



6

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JUNI 1976 - 76. ÅRGANG

6

Indhold:

Frie kræfters spil	2
Inflation - valuta - betalingsbalance ...	3
Storebælt i dag - og i fremtiden	7
Så er du jo spritter	11
Fra medlemskredsen	16
Fra landsoplysningsudvalgets rejse til Zürich	18
Tjenestemandssystemet vil brase sammen	19
Nyt og gammelt	20
Privatbaner - DSB - HT	21
Personalialia	23

Redaktører:
K. B. Knudsen
(ansvarshavende)
G. A. Rasmussen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. (01 43) 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Der er stadig konfrontation mellem opfattelsen af de frie kræfters spil, som den kommer til udtryk i privat transportvirksomhed ved brug af arbejdskraften, eller i en statsvirksomhed som f.eks. DSB. For sidstnævntes vedkommende findes en lang række bestemmelser som især, når det gælder vort område, sigter på at have et personale, der kan møde udhvilet til arbejdet, og som ved udførelsen af dette ikke belastes med en længere arbejdstid end hensynet til det enkelte individs helbred og sikkerheden i arbejdet tillader.

Ganske vist ønsker vi reglerne og arbejdstiden ændret. Det finder vi nødvendigt på nogle områder; men sammenligner vi med reglerne, som de forefindes og praktiseres i privat transportvirksomhed, er vore folk bedre beskyttede end medarbejderne dér.

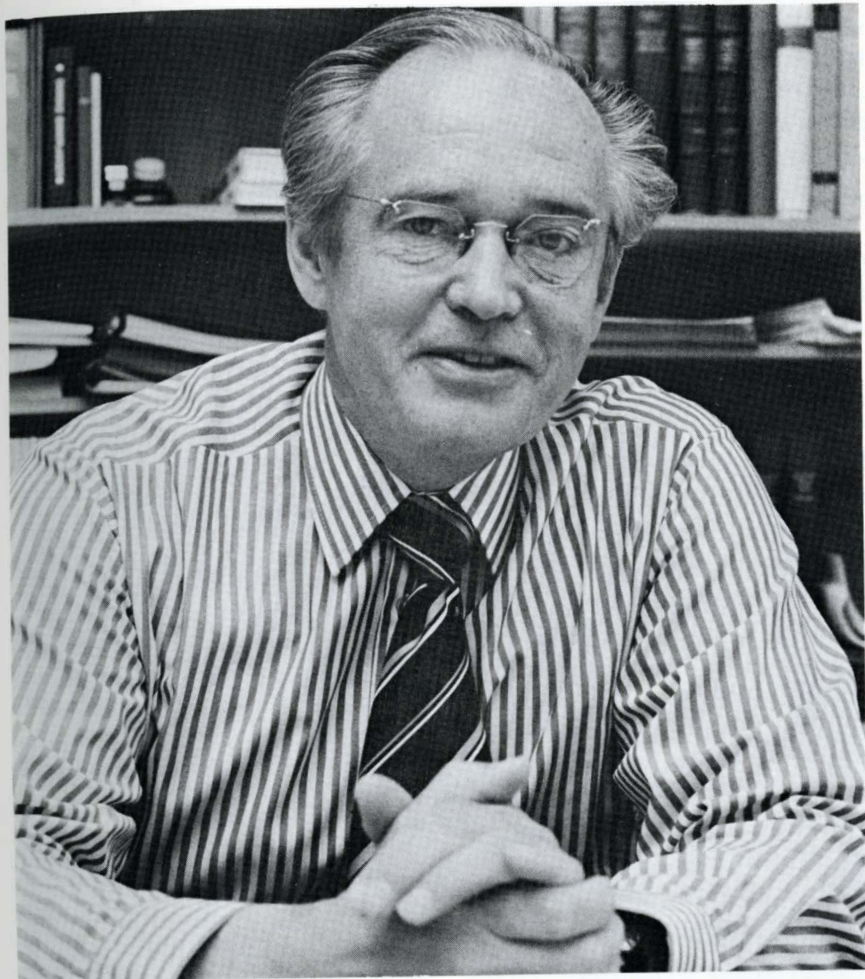
Vi hører jo stadigt om chauffører med en arbejdstid langt ud over grænsen for rimelighed, senest eksemplet med føreren af en turistbus som skal have kørt i 20 timer, et forhold som for ham selv, og ikke mindst for de turister han kørte med, var helt uansvarligt. Også efter politisk observans er der forskellig opfattelse af, hvor langt man bør gå i beskyttelsesreglers omfang. Der er mennesker som mener, det er helt i orden at benytte medarbejderen på denne måde, og det sker ud fra en økonomisk, en omkostningsmæssig vurdering af, hvor stor fortjenesten skal være for virksomhedsejeren. Det er de samme mennesker, som altid kritiserer det offentlige for dets personaleforbrug og høje lønninger. Der er mange blandt dem med en dobbeltmoral, idet de erkender at sikkerheden må tilgodeses ved DSB's transport af passagerer og gods, men som på den anden side, når kravene stilles for at underbygge denne sikkerhed, ikke vil være med til at gennemføre ændringer baseret på rimelige krav. Nogle lever i en salig tro på teknikkens velsignelser som en lettelse for det enkelte individ.

Engang var arbejdet som lokomotivmand et hårdt fysisk arbejde, det som mange lægfolk havde en romantisk forestilling om, men som kunne være så forbandet. I dag sidder man i »dejlige« førerrum. Der skal blot trykkes på knapper og drejes på håndtag. Det er blevet så let - tror man; men udviklingen, det vil sige teknikken, der skulle være en hjælp, har gjort arbejdet belastende i psykisk forbindelse, og selv om vi ikke har noget bevis derfor, men dog mistanke derom, så er der alt for mange ud af den relativt lille gruppe lokomotivmænd, der har helbredsmæssige svagheder på grund af arbejdet.

Det er god investering med arbejdsforhold, der modvirker denne uheldige tendens.

Inflation - valuta - betalingsbalance

Interview med nationalbankdirektør Erik Hoffmeyer



Vi indleder samtalen med at spørge Nationalbankdirektøren:

I Inflationens årsag

Er der en fundamental konflikt i nutidens økonomiske teori og politik mellem de kejnesiske økonomer, og så de såkaldte monetarister. (Konflikten drejer sig jo om inflationen og dens årsager, idet monetaristerne hævder, at pengeforsyningen (pengemængden) er den afgørende årsag, – medens de kejnesiske økonomer fremhæver efterspørgslen (i forhold til produktionen) som den væsentlige forklaring på inflationen)?

Om de to skolers opfattelse vil jeg sige, at det er klart, at der ofte sker en polarisering i debatten mellem synspunkterne.

Den ene gruppe lægger mest vægt på produktionen og beskæftigelsen og siger, at det er det afgørende, – og så tilpasser pengesystemet sig derefter, – medens den anden gruppe siger: Hvis der er mange penge i systemet, så påhviler det produktion og beskæftigelse. Selvfølgelig er der en vekselvirkning. Det har nu aldrig gjort så meget indtryk på mig, at man havde den ene og den anden skole. Virkeligheden er sådan, at pengesystemet betyder en del for stabiliteten i samfundet, men det er efter mit skøn ikke så afgørende som monetaristerne tillægger det (på den ene yderfløj), på den anden side mener jeg heller ikke, at det er så ligegyldigt som de kejnesiske økonomer mente det oprindeligt.

Hvad er så inflationens årsag.

Kan man ikke blive enige herom?

Nej, det kan man ikke. Jeg har selv beskæftiget mig meget med det, – og der er ført talrige diskussioner om emnet. Jeg tror ikke rigtigt, at man kan sige andet, end at det er åbenbart, at når man fører politik griber man ind i et system og selve det, at man griber ind i det, har en konsekvens. Det er givet, at hvis det er sådan, at regeringerne politisk forpligter sig til at opretholde fuld beskæftigelse og sørger for et betydeligt sikkerhedsnet, så har det en indflydelse på folks dispositioner, både virksomhedsledere og de ansatte har altså ikke de samme risici som i et system, hvor der ikke føres økonomisk politik.

Vi er inde i en alvorlig økonomisk udvikling?

Ja, den udvikling, som vi nu er inde i, havde man ikke regnet med ville blive så slem, og nu må man prøve at gøre sig klart, hvad man skal foretage sig, hvordan man skal reagere. Og det, der ligger for i næsten alle lande er, at få et samarbejde i stand mellem de politiske myndigheder og de ansattes organisationer – og så virksomhedslederne.

Kan det lykkes?

Om det lykkes ved jeg ikke. Det er en politisk opgave, det er ikke en teoretikers opgave. Teoretikeren kan sige, hvor problemet ligger, men at udforme politik, – det er politikernes opgave.

Lønpres

Hvilken rolle tillægger De fagbevægelsens bestræbelser, specielt vedrørende pres for lønfremgang?

Jeg har aldrig været af dem, der er gået ind for det synspunkt, at det er fagforeningerne, der skubber lønningerne i vejret. Jeg tror ikke, at det er en rigtig måde at se på det.

Til syvende og sidst er det jo meget svært at sige, om det er arbejdsgiverne der trækker lønningerne i vejret – eller det er de ansatte, der skubber dem i vejret.

Det afgørende er, at man nu har ændret de vilkår, hvorunder der handles, – altså man har påhvilet systemet. Og derfor må man som nævnt henvende sig til de ansattes organisationer og virksomhedslederne og stille dem præcise spørgsmål.

Hvilke præcise spørgsmål?

Vil i være med til at sikre en høj beskæftigelsesgrad? eller vil I sige: Det kommer ikke os ved? Hvis det ikke kommer organisationerne ved, så er vi i en meget vanskelig situation, fordi så skal organisationerne alene aftale lønningerne – og folketinget sørge for beskæftigelsen. Og da de to ting hører nøje sammen, er det umuligt, hvis der ikke er et samarbejde.

Pengemængden

Pengemængden her i landet er steget mere end 30% siden 1974. Hvorfor? Og hvordan har det, – og vil det påvirke udviklingen?

Forholdet er det, at vi de foregående år havde en meget svag stigning i pengemængden. Og sammenligner man over en årrække, er udviklingen i pengemængden knap så alvorlig. Men De har ret i, at der det sidste års tid er sket en sådan stigning i pengemængden. Det er noget, der vækker og har vakt bekymring.

Hvorfor er pengemængden steget så stærkt?

Det hænger først og fremmest sammen med underskuddet på statsfinanserne. Dette underskud i 1975/76 er i væsentlig grad blevet finansieret ved træk på Nationalbanken. Denne stigning i pengemængden blev årsagen til, at vi gik



meget kraftigt ind for at hele underskuddet på statsfinanserne skulle dækkes ved salg af statsobligationer. Som jeg sagde før er jeg ikke monetarist, – og jeg mener ikke, at den omhandlede pengemængde får en umiddelbar virkning på importen. Men det er klart, at det er faretruende, at der er så stor en likviditet i systemet, fordi det derved bliver lettere at spekulere imod kronen i givet fald. Hvis der bliver usikkerhed omkring kronekursen vil det blive lettere at gardere sig, men det går så ud over valutareserven. Det er der, jeg ser den største risiko, men jeg mener, at vi i øjeblikket holder et forholdsvis højt renteniveau, således at vi kan neutralisere den stigning i pengemængden, der er sket.

II Udlandslånene

Det syntes, som om virksomhederne er tilbageholdende med at tage udlandslån, – og at det er staten, der er blevet den store låntager?

Det skyldes nok først og fremmest, at aktiviteten er forholdsvis lav. Men vi har jo en meget stor kort udlandsgæld, – og den bliver jo ved at »køre rundt«, – om jeg så må sige, den bliver fornyet. Men det er rigtigt at man kan spore en vis forsigtighed med at optage lån i udlandet, og der spiller også valutakursrisikoen en rolle. På den anden side har vi en ret fri adgang til at sikre sig over terminsmarkedet.

Er det Deres opfattelse, at dansk erhvervsliv i 1976 er i stand til at klare den store efterspørgsel som

følge af den høje pengeforsyning, – eller skal vi vente kraftig importstigning?

Jeg tror, der er så meget ledig kapacitet i dansk industri, at der er mulighed for at forøge produktionen ganske væsentligt. Jeg tror også, at industrien i stor udstrækning er konkurrencedygtig. Men det er klart, at det er noget, som vil vise sig. Men kommer der et internationalt konjunkturopsving, skulle indsustrien kunne udnytte dette opsving.

III Et valutaværn?

Er De af den opfattelse, at der allerede i maj-juni kan blive tale om en eller anden form for valutaværn?

Man kan jo ikke vide, hvad der eventuelt måtte komme af valutarske forstyrrelser. Det er der ingen, der ved. Af de forhandlinger, vi har haft med regeringen, har vi fået den opfattelse, at man forbereder udformningen af en økonomisk politik, som skal forelægges til september. Men det kan da godt være, at man kommer i en situation, hvor der viser sig at være vanskeligheder, og at man så må reagere. (Men vi har ikke lagt vægt på at man skulle skynde sig).

IV Devaluering ikke vejen

Per Hækkerup udtaler, at en devaluering af kronen ingen løsning rummer for os? Hvordan er Deres syn på dette?

Det er et af de spørgsmål, der har været drøftet i det uendelige, hvor store fordele, man får af en devaluering. Jeg er enig med Hækkerup i, at for den danske nation er det ikke nogen fordel. For det første får vi ved en devaluering en meget stærk forringelse af en lang række regnskaber, fordi folk vil tabe på deres gæld til udlandet, og for det andet

får vi en bytteforholdsforringelse, der vil blive ganske kraftig, fordi en meget stor del af vor eksport kontraheres i kroner, – og for det tredje må vi være klar over, at vort kompensationsystem herhjemme, (pristalsregulering, m.v.) vil medføre at fordelene vil blive spist op meget hurtigt. Hvad fordel har vi så haft af en devaluering? Vi får bare en ny omgang inflation!

Er en devaluering under alle forhold ufordelagtig?

Nej, hvis man er kommet helt ud af trit med omverdenen, og man kan opnå forståelse for at det, der skal til, er en sænkning af reallønnen, så vil man kunne få resultater af en devaluering. Men vi er jo ikke kommet sådan ud af trit med omverdenen, og jeg tror heller ikke, at der er basis for, at man vil kunne

akceptere en reallønssænkning for en lang række ansatte.

V Kreditværdighed

Økonomiministeren hævder at Danmarks kreditværdighed ikke er blevet svækket som følge af valutauroen i marts

Det man kan spørge om er, om valutauroen har svækket vor kreditværdighed, – eller det forhold, at vi har lånt kolossalt meget, har været med til at svække. Selve valutauroen betragtede man som en konsekvens af, at Frankrig trådte ud af valutasamarbejdet. Det er overstået! Men det fundamentale: at vi har måttet låne ca. 3,5 milliarder kroner i indeværende år, – det er jo noget, der vækker opmærksomhed.



Hvis vor eksport i den kommende tid ikke stiger – og vor betalingsbalance udvikler sig mere ugunstigt end prognoserne antyder, og vi som følge deraf skal dække et større behov for udenlandsk lånefinansiering, vil det så ikke kunne betyde, at der udefra (Bundesbank) stilles visse krav til den penge- og finanspolitik, der føres her i landet?

Jeg har aldrig lagt skjul på, at hvis vi kommer i den situation, at vi skal anmode om lån hos de internationale organer, at så vil man forvente, at der foreligger en plan fra Danmark. Og det er jo ganske åbenbart, at hvis andre lande skal støtte os, kan vi ikke komme til dem, uden at have en eller anden forestilling om, hvordan vi vil komme ud af dette. Enhver, der vil gå ud og låne store beløb i et internationalt organ, – eller hos andre landes regeringer, – vil simpelthen ikke komme til sådanne forhandlinger, uden at man har en plan om, hvordan man vil komme ud af underskuddet.

Er dette yderligere blevet akcentueret ved at det er staten, der mere og mere optræder som låntager?

Ja, det er det.

VI Hvad skete der under valutakrisen

Er det af en vis betydning, at den kortfristede slangeinterventionskredit på 3,5 mia. kr. blev forlænget lidt?

I debatten er der til dette blevet knyttet for meget politiske overvejelser! Det, der skete under valutakrisen var, at en stor del af vor valutareserve gik over i banker som dækning for deres terminshandel, og det betød igen, at den officielle valutareserve gik ned, – og at det så ville blive vanskeligt for os at tilbagebetale den intervention, der var sket, overfor Tyskland.

Nu regner vi med, at en stor del af den valuta, der er til stede til dækning af terminsforpligtelserne, flyder tilbage til os, så kan vi afvikle gælden.

VII Vore trækningmuligheder

Hvor omfattende kan vor brug af trækningmuligheder blive, – i alvorligste tilfælde?

Vi har en lang række systemer, der er beskrevet i vor årsberetning. Det, der er det afgørende, er, at man ikke kan bruge dem alle på en gang. Men det er klart, at der står adskillige milliardbeløb til rådighed – enten i Valutafonden eller indenfor EF, – eller med de amerikanske korte kreditter.

Hvordan vil fransk udtræden af slangesamarbejdet, – og den italienske Lires og Pundets fald indvirke på dansk handel og økonomi?

Det er sådan, at vi er i fast kurs-system (slangesystem) med vore vigtigste handelspartnere: Vesttyskland, Sverige, Norge. Derimod er vor samhandel med England jo væsentligt mindre – bortset fra landbrugsvarerne, der går over en særlig ordning.

Samhandlen med Frankrig er også ret begrænset. Det har altså ikke den store betydning for os.

VIII Afsluttende bemærkninger

Kan der ses en forbindelse mellem erhvervenes forcering af betalingen af deres udenlandske gældsforpligtelser, – og så det svage marked for afsætning af Nationalbankens nye indlånsbeviser og de kortfristede statsobligationer?

Ja, man kan godt sige, at de valutatab, der skete i marts måned, var med til at stramme likviditeten og dermed gøre det vanskeligere at afsætte vore indlånsbeviser og de

kortfristede statsobligationer. Men det spiller også en rolle, at udbetalingerne fra Statsfinanserne blev forsinket noget af tekniske grunde.

Der eksisterer altså ikke en reel fare for det nævnte marked for de korte papirer?

Nej, og jeg håber også, at der kan vise sig et bedre marked for de korte papirer.

Inden efterår skal regering og folketing have realitetsbehandlet en indkomst- og omkostningspolitisk løsning. Hvordan vurderer og prioriterer De vigtigheden af de enkelte faktorer, der indgår heri, – særlig i relation til at rette betalingsbalancen op?

Jeg vil gerne herom sige, at alle vi, der har beskæftiget os med økonomisk politik, er enige om, at det vigtigste for os er, at holde fast i konkurrenceevnen, – holde fast ved, at den skal forbedres. Og det vil sige, at de indkomst og prisstigninger, der er tilladelige, er helt minimale, i virkeligheden er der ikke basis for dem!

Deler De den opfattelse, at en såkaldt nulløsning er rigtig?

Jeg har igennem de sidste år, – siden oliekrisen, – sagt, at pris og lønstigninger er gift for vor økonomi, og gør det vanskeligt for erhvervslivet at forøge beskæftigelsen, slutter Nationalbankdirektøren.

Storebælt i dag – og i fremtiden

Af Carl E. Andersen

Folketinget har stemt – og dermed besluttet, hvad der skal ske m.h.t. Storebælts-trafikforbindelsen i den overskuelige tid fremover.

Dette skete den 26. maj, hvorefter denne dato sikkert vil stå fast som en mærkedag i Danmarks trafikhistorie. – Disse linier skrives den 27. maj, d.v.s. dagen efter »slaget«. Ja, den afsluttende afstemning skal vist endda først ske den 28. Derfor må kommentarer på dette tidspunkt blive korte og spredte.

Resultatet var vel i det store og hele som ventet. Men alligevel kan det jo nok give anledning til refleksioner hos en, der har beskæftiget sig aktivt med Storebæltsproblemerne gennem lange tider.

Valget faldt på en kombineret jernbane- og vejbro, udført som højbro over Østre Rende i den klassiske brolinie og som lavbro over Vestre Rende – begge linier næsten retlinede til Sprogø fra begge sider uden hensyn til bæltets bundtopografi.

Hertil kom for nylig et alternativ med samme funktion, men udført som tunnel for jernbane- og vejtrafik under Østre Rende – egentlig en gammel plan, men ikke tidligere betragtet som konkurrent m.h.t. byggepris.

Oprindelig stod valget for forbindelsen via Østre Rende mellem det førstnævnte alternativ og en tunnel for almindelige jernbanetog og desuden for biltransporterende tog.

I afstemningerne indgik en fjerde mulighed, nemlig at sagen skulle udskydes nogen tid – eller, som nogle udtrykte det: at der slet ikke skulle gøres noget. D.v.s., at man indtil videre skulle slå sig til tåls med DSB's »Plan 1990«, i det mindste delvis realiseret.

Disse liniers forf. har i nogen tid advokeret et femte alternativ, nemlig en tunnel via Østre Rende for jernbane og en bro for vej i en lidt sydligere linieføring, vinkelret over hele den dybe del af Østre Rende og iøvrigt følgende ryggene af Halskov Rev og Sprogø Østrev, derfor svagt S-formet.

Dette alternativ kunne tjene samme trafikale funktioner som de to førstnævnte, men har også ligheder med det tredje og er foreneligt dermed, bl.a. fordi det muliggør samtidig eller successiv udførelse m.h.t. rækkefølgen af bane- og vejforbindelsen, så man f.eks. kan bruge biltog igennem en periode, ja, varigt for dem, der foretrækker biltogsbefordringen, medens andre senere kan bruge broen.

Begrundelsen for denne plan var det principielle, at en jernbanebro (uden eller med vej) er meget dyr, at en vej-tunnel (uden eller med jernbane) er meget dyr, at en jernbanetunnel er meget billig, og at en vejbro er billig, eller rettere sagt kan blive det under visse omstændigheder, d.v.s. i en karakteristisk udformning i en bestemt linieføring.

Følgelig er kombinationen en banetunnel + en vejbro principielt billigere end en bro for bane- og vejtrafik eller en tunnel for bane- og vejtrafik.

Dette er et nyt alternativ. Det er for nylig blevet særlig markant ved bygningen af broen over Humberfjorden, hvorved det er godtgjort, at det er muligt at bygge en vejbro med et meget langt hovedspand for et moderat beløb.

Derfor var dette alternativ naturligvis ikke med blandt dem, der blev behandlet af den sidste Storebæltskommission, hvoraf forf. var medlem.

Nogle er vist tilbøjelige til at glemme, at der stedse sker en teknisk udvikling. Det er måske årsagen til, at den nye mulighed ikke har kunnet tiltrække sig opmærksomhed, endsiige har kunnet komme til debat og afstemning i Folketinget.

Den kan måske nok tiltrække sig interessen i fremtiden. Men så bliver det formodentlig for sent.

For fuldstændigheds skyld kan tilføjes, at et alternativ mere var kommet ind i billedet. Men også det kom for sent til at kunne tiltrække sig opmærksomheden.

Det er DSB's »Plan 1990« eller rettere sagt DSB's K 74 + Plan 1990.

Hvis disse to revolutionerende planer var fremkommet 5 år tidligere, og hvis de var blevet betegnet som DSB's »Plan 1995« eller »2000«, og planlagt med sigte på dette tidspunkt – og hvis de var blevet fremført som et sidestykke til og sammenlignet med de øvrige alternativer, så ville de nok have tiltrukket sig større interesse.

Men problemerne skal jo helst være så enkle og simple som muligt og gerne sådanne, at man ikke skal vurdere eller vælge, men blot sige ja.

Vi vil have en bro! – Ja, men hvordan? Hvor? Hvornår? For hvilke funktioner? For hvilken pris? Hvilken finansieringsform? – Ja, det må så andre klare. I hvert fald de, der i fremtiden skal spekulere på det og have ansvaret.

Eller man kan lade B & W klare det hele for en af B & W fastsat pris og så holde sommerferie.

Men lov er lov, og lov skal holdes. – Eller rettere sagt bringes til udførelse. – Og hvad står der så i loven? Eller nok så vigtigt: Hvad står der ikke?

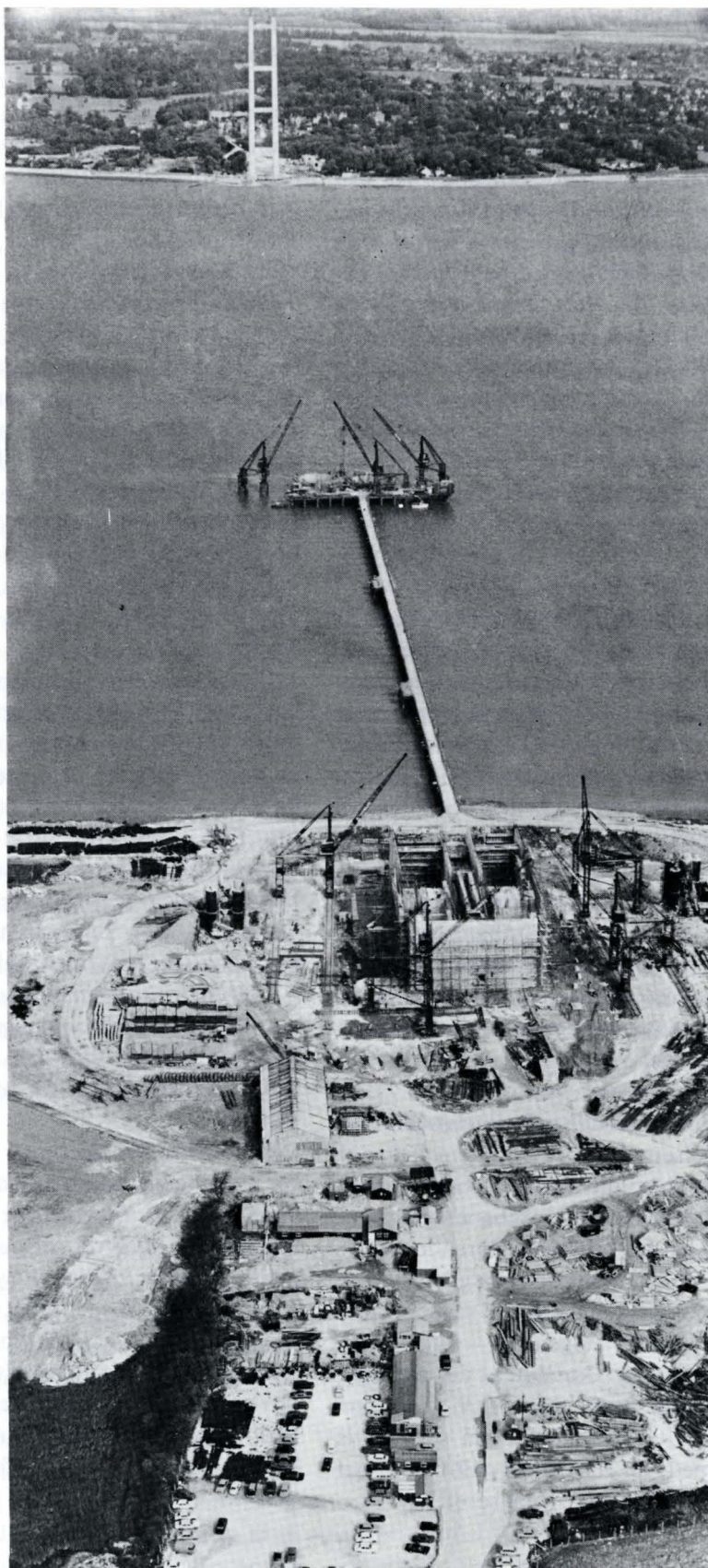
Billedet viser Humber-fjorden set fra syd mod nord med udkanten af Hull i øvre højre hjørne. Herover bygges der for tiden en bro, hvis hovedfag – mellem den færdige nordpille og sydpillen nogle hundrede meter fra sydkysten – bliver 1410 m, hvilket er verdensrekord. – Det er en hængebro for vejtrafik.

De seneste års tekniske udvikling m.h.t. konstruktion og udførelse af lange hængebroer for let trafik, særlig i England, har resulteret i, at de kan bygges billigt. Da licitationskontrakterne var underskrevet og arbejdet blev påbegyndt, angaves prisen til ca. 25 mill. £, formodentlig efter 1973-prisniveau. Men siden er der indtruffet en så stærk inflation i England, at den pris ikke kan overholdes.

En lignende bro, med 1400 m hovedfag og to halvt så lange sidefag, kunne faktisk overspænde hele Storebæltets Østre Rende mellem dæmninger på Halskov Rev og Sprogø Østrev, så der kun behøves to piller i vand, på blot 19–20 m vanddybde.

Naturligvis ville det være urigtigt at bygge en sådan bro, når man kan nøjes med en lignende bro med kortere brofag, altså en billigere bro. Men det anførte må vise, at en vejbro over Østre Rende i en linie direkte over Østre Rendes dybe del kan bygges for mindre end ½ milliard kroner.

Selv om den suppleres med en jernbanetunnel, der koster ca. 900 millioner kroner (1972-pris), vil sumprisen sikkert blive under 1500 millioner kroner, d.v.s. langt mindre end for en bane-vejbroforbindelse, kostende ca. 2.000 millioner, eller en endnu dyrere bane-vej-tunnel – altså de to alternative planer, som Folketinget valgte mellem til allersidst.



I 1950'erne, længe før sidste Storebæltskommission begyndte at virke med at tilpasse broplanerne og andre planer til tiden og den tekniske udvikling, var forf. optaget bl.a. af problemet stigningsgradienter og dermed følgende brolængder og bropriser, samt for tunnelers vedkommende, liniernes tilpasning til bundhældningen og de deraf følgende længder og priser.

Den stedfindende lokomotivtekniske udvikling måtte hele tiden holdes for øje.

Det lykkedes at få gradienten hævet fra 8 til 17‰ allerede i 1950'erne. Den historie er tidligere omtalt her i bladet.

I 1970-kommissionen søgte jeg at få gradienten forøget yderligere. Men det blev ikke accepteret. – Det til trods for at der ved denne tid anskaffedes nye diesellokomotiver med langt større hk-ydelse og langt større adhæsiønsvægt end tidligere.

Kan det accepteres idag?

Her skal kun peges på, hvad der er at vinde, hvis det kan accepteres.

En vejhængebro, hvis hovedfag overspænder hele den dybe rende, så der kun behøves 2 piller på middelstor vanddybde, kan som sagt bygges billigt.

Den kan i hvert fald blive langt billigere end broen over Humber-fjorden, hvis hovedfag er 1410 m, og som trods alt koster mindre end en halv milliard kroner.

Men en hængebro er karakteristisk ved ikke at være nogen syn-derlig stiv konstruktion. Både hovedkablerne og brobanen kan bøjes. Derfor kan den ikke bære jernbanetog.

Den kan dog afstives, f.eks. ved svære gitterdragere. Men så bliver den både tung og dyr, og så er den principielle fordel ved hængebrokonstruktionen gået tabt.

Der er faktisk lavet hængebroer for jernbanetrafik flere steder.

Hvis man kan udføre en bro i den nævnte linie for både vej- og jernbanetrafik, lignende den tidligere skitserede 3320 m lange vejbro, kan den formodentlig blive nogenlunde billig.

Men det kræver langt større stigningsgradienter end de 17‰.

Hvis gennemsejlingshøjden kan begrænses til 50 m i 300 m bredde, kan man klare sig med 23‰.

Imidlertid har moderne elektrisk togmateriel større hk-ydelse end tidligere. Desuden er deres effektive adhæsiønsfaktor langt bedre.

Den nye hurtigbane mellem Paris og Lyon får derfor stigningsgradienter helt op til 35‰.

Med en sådan gradient kunne der opnås 68 m gennemsejlingshøjde i 300 m bredde, idet der fra dæmninger, som er ført op til 18 m højde, kan blive 1510 m stigestrækninger og derfor 53 m stighøjde indtil midterstrækningen med 71 m skinnehøjde og 68 m fri gennemsejling.

En sådan bro kan befares af bilerne og tillige af de meget hurtige eksprestog, men ikke af de længste eksprestog, endsige godstogene. Så disse må deles i mindre tog, eller der må spændes ekstra lokomotiver for.

Men det kan næppe koste nær så meget som svarende til forskellen mellem priserne for en sådan bro og den klassiske bro.

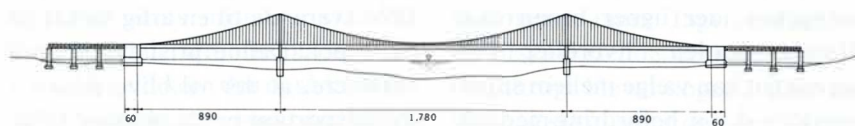


Fig. 2 Akashi Ohashi Bridge

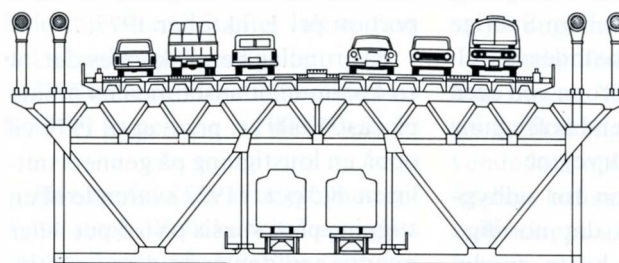


Fig. 3 Cross section of a road and railway bridge

Alle broer med hovedspand over 600 m og de fleste med hovedspand mellem 400 m og 600 m er hængebroer. Næsten alle hidtil udførte hængebroer er vejbroer. Men enkelte er planlagt som kombinerede vej- og jernbanebroer. Det gælder f.eks. broerne over San Francisco-bugten og over Hudson i New York-området samt broen over Tejo ved Lissabon, som dog alle er vejbroer i deres nuværende skikkelse.

Japans fire store øer bliver i denne tid sammenknyttet landtrafikalt ved vældige tunneler og broer, hvoraf nogle er færdige, andre er i arbejde, og atter andre er besluttet udført i løbet af få år.

Mellem hovedøen Honshu og Shikoku skal der bygges tre store broer, deraf den, som er skitseret her. Den bliver en hængebro med 1780 m hovedfag og to halvt så lange sidefag. Kabeltårnene er 240 m høje over vandlinien, og de er funderet på 50 m vanddybde, på dårlig grund, så den egentlige funderingsdybde bliver indtil 85 m. Egnen er endda udsat for mange jordskælv. Der optræder stærke storme og hurtige havstrømme.

En bro over Storebælts Østre Rende vil i sammenligning med denne bro kun blive en miniaturebro, eftersom længden af hvert af dens to hovedfag formentlig kun bliver 600 m, d.v.s. en trediedel af længden af den kommende japanske bros hovedfag.

Kombinationen af en vejhængebro og en jernbanetunnel er ikke behæftet med denne begrænsning m.h.t. tunge tog.

Denne kombination kan også komme i betragtning andre steder, nemlig forbindelserne via det nordlige Øresund, via Fehmernbælt og via Samsøbælt.

Alle disse steder kan netop de samme 5 hovedalternativer som for Storebæltsforbindelsen bruges.

Dermed er den problematik, som Folketinget nu har knæsat for Storebæltsruten, stadigvæk aktuel; og den vil vedblive at være det i den overskuelige fremtid.

Allerførst vil den blive aktuel for en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Denne kan i første omgang udføres som en tunnel for jernbanetog med store profiler og senere suppleres med en vejhængebro, der ligner broen over Humber-fjorden, hvorefter bilerne frit kan vælge mellem superservice – d.v.s. befordring med luksuriøse biltog mellem Sverige og Danmark eller helt mellem Sverige og Tyskland, særlig lastbilerne – eller de kan køre over broen ved egen kraft og for egen brændstofregning og fortsætte ad motorvejene.

Denne konstellation for udbygningen af linien via det nordlige Øresund vil sikkert koste en del mere end den tilsvarende konstellation for udbygningen af linien via Storebælts Østre Rende.

Men ikke særlig meget mere.

Derfor behøver den slet ikke at blive utopisk.

Pengemæssigt set kan den måske erholdes billigt eller ligefrem gratis for den danske halvdels vedkommende, for så vidt som der kan spares et beløb af samme størrelsesorden for forbindelsen via Østre Rende ved også her at foretrække bane-tunnelen + bilbroen fremfor den

kombinerede bane- og bilbro – og bruge det sparede til Øresundsforbindelsen. – Men det forudsætter, at man tager 1973 loven op til revision m.h.t. den faste forbindelses udformning; derimod ikke m.h.t. dens trafikale funktioner. – Og den chance synes nu at være forspildt.

Kommunalt gæteri om lønudviklingen i 1977

Til brug for den kommunale budgetlægning for 1977 har Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen i fællesskab udsendt deres skøn over pris- og lønudviklingen i 1977. Organisationerne regner med, at priserne i 1977 vil være gennemsnitlig 10,5 pct. højere end priserne pr. 1. april 1976 svarende til en årlig vækst på ca. 8 pct. Denne prisudvikling vil indebære, at der vil blive udløst 1 dyrtidsportion pr. 1. oktober 1976, 2 portioner pr. 1. april 1977 og 1 portion pr. 1. oktober 1977.

På grundlag heraf skønnes det, at en kommunalt ansat med en årsløn på ca. 75.000 kr. pr. 1. april 1976 vil opnå en lønstigning på gennemsnitlig ca. 8,5 pct. i 1977 svarende til en stigning på årsbasis på 6,5 pct. eller mindre end den samtidige prisstigning, dvs. en reallønsnedgang. Skønnet bygger foruden på dyrtidstillæg og generelt tillæg også på taktregulering og overenskomstregulering. Taktreguleringen skønnes at blive ca. 0,8 pct. pr. halvår, mens der i forbindelse med overenskomstfornyelsen i foråret 1977 regnes med en stigning på 1,7 pct. svarende til det opståede lønefterslæb i forhold til lønudviklingen på det private arbejdsmarked, hvortil kommer en stigning på ca. 1 pct. pr. 1. oktober 1977.

Engangsøreprop overtrukket med tynd plastfilm

Firmaet Bilsom International AB, Rødovre, som har specialiseret sig i fremstilling af personlige beskyttelsesmidler mod støj, har udviklet en ny øreprop til engangsbrug.

Det nye produkt hedder »Propp-o-Plast« og består af øredunsfibre – 10 gange tyndere end bomuldsfibre – format til en øreprop. Der hvor den skal passe ind i øregangen, er den overtrukket med en meget tynd finpoleret plastfilm. Kombinationen det kendte, bløde øredun-plastfilm giver dette nye produkt flere fordele. Produktet er afprøvet over lang tid og afprøvnings har blandt andet vist gode dæmpningsværdier, idet det giver tilstrækkelig beskyttelse i de fleste miljøer, hvor støjen er op til 105 dB (A). I praksis vil det sige 90 pct. af alle støjsituationer.

Plastfilmen holder proppen formet så den kan placeres direkte i øret uden først at skulle formes. Derved elimineres muligheden for at snavs og bakterier fra fingrene overføres til øregangen.

Den finperforerede plastfilm tillader også øregangen at blive ventileret, hvilket er vigtigt for at øret trives med høreværn.

Propp-o-Plast anvendes som engangsprop, den eneste garanterede hygiejniske måde at anvende ørepropper på.

Dette nye produkt introduceres i maj måned til støjramte virksomheder samt på udstillingen »Miljø og Sikkerhed« i Bella Centret 12.–17. juni.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Jackie Ørum

Jackie Ørum skrev sin historie om den arbejdsløse mens han selv havde godt arbejde som silomand på Dansk Soyakagefabrik. Men i dag er Jackie Ørum arbejdsløs og ser fremtiden i møde med bekymring.

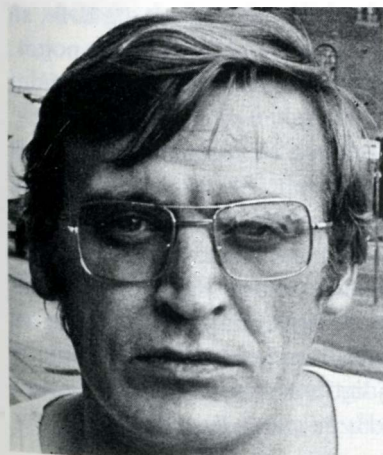
Ørum er gift og har to børn. Familien bor i Bergthorasgade ikke langt fra Soyakagefabrikken hvor Ørum arbejdede. Bopælen var nok medvirkende til at Ørum stærkere end nogen anden kastede sig ud i kampagnen mod Soyakagefabrikkens alt for voldsomme udledning af kviksløv i luften. Nu er fabrikken i gang med at begrænse sin luftforurening. Det er noget ikke bare Ørums familie, men hele Islands Brygge og hele København har grund til at være glad for.

Jackie Ørum er københavner. Født på Christianshavn, vokset op i Husum. Familien stammer ellers fra det nordjyske, har været udvandret, men er vendt tilbage. Deraf det engelske fornavn, Ørum har. (Jackie kender ikke noget til at han skulle være i slægt med Poul Ørum.)

Arbejdsomt har han været lidt af en flakke. Han har prøvet mange forskellige jobs fra han gik ud af mellem-skolen til han for tre år siden begyndte på Soyakagefabrikken.

Og så har han læst bøger, en masse forskellige, lige fra han var dreng. For tiden er han meget optaget af den amerikanske Joseph Heller, som han læser på engelsk.

Og han har skrevet - i årevis. For skrivebordsskuffen. Denne historie i Arbejdsliv er den første han får offentliggjort. Den bliver næppe den sidste.



Så er du jo spritter!

Af Jackie Ørum

Efterhånden havde han gjort det til en vane at slå et smut ind i anlægget. Der sad han så en times tid eller to på en af bænkene, og betragtede mødrene med deres børn, eller børnehaven på tur til legepladsen. Efter skoletid var der tit en vrimmel af halvstore børn, som spillede fodbold eller bare drev omkring.

Han var kommet til at holde af den time, og følte, at den voldsomme energiudladning fra de mange børn, ligesom kompenserede for hans egen uvirksomhed. I starten havde han følt sig forlegen ved mødrenes undersøgende blikke.

De vogtede på ham.

Man vidste jo aldrig med enlige mænd! Og den skjulte anklage i deres måde at betragte ham på, havde gjort ham helt febrilsk. Udmærket klar over at det kun forstærkede deres mistanke skiftede han i begyndelsen ofte plads.

Til alt held kom der også kvinder fra hans egen gade, som han befriet hilste på, og småsludrede med. Således blev han lidt efter lidt en fast del af anlæggets dagligdag.

Han vidste godt selv, hvorfor han holdt af at gemme sig derinde.

Her var følelsen af unyttighed ikke så stærk. Folk kom jo i anlægget for at slappe af. Udenfor, i byen, kunne man nemt komme til at føle sig i vejen for alle de mennesker, som styrtede fra det ene sted til det andet. Lige efter han var blevet arbejdsløs, havde han elsket at gå rundt i byen. Elsket at beruse sig i den pludseligt vundne frihed. Han havde en overgang ynket de stakler som tilsyneladende formålsløst styrtede rundt, blå i hovederne af stress.

Ganske langsomt, næsten umærkeligt var beruselsen aftaget, og havde efterladt ham med følelsen af

at være netop det han var. Til overs og i vejen.

Og selv om han vidste, at han var uden skyld i sin situation, begyndte han at føle sig skyldig. En overgang havde han ovenikøbet haft fornemmelsen af, at det kunne ses på ham, at han ingenting bestilte.

Derfor begyndte han at skyde steder, hvor der blev arbejdet. Var holdt op med at standse op ved byggepladserne eller gadeudgravningerne.

Han drak heller ikke kaffe på kafebaren mere. Det gik ham på nerverne at være i nærheden af mennesker, som havde noget bestemt de skulle nå.

En dag var han tilfældigt gået igennem anlægget på vej hjem. Han var blevet slået af roen og det afdæmpede tempo, bag busketternes skjærmende mure. Ingenting hastede tilsyneladende derinde, og det var hurtigt blevet noget dagligt for ham, at slå et smut derover. Nogle gange med avisen, andre blot for at se på ungerne.

Navnlig fodboldkampene optog ham meget. Til tider kunne han efter en drabelig dyst på grønsværen vende helt oplivet hjem. På sådanne dage kunne han og Karen-Margrethe slappe af om aftenen, uden at komme op at skændes om bagateller. Derfor opmuntrede hun ham til til at gå en tur i »parken«, som hun kaldte den.

Hun havde sit gode arbejde endnu. Gudskelov for det. Bare det nu ku' holde. De var jo begyndt at tale om nedskæringer også dér, hvis ikke snart . . .!

Derfor puklede de selvfølgelig også derude, og det kunne mærkes på hende om aftenen. Ofte var hun så træt, at hun ikke kunne holde sig vågen til TV-avisen var forbi.

Så skammede han sig og følte sig skyldig i hendes træthed. Han gjorde hvad han kunne for at hun skulle være glad og tilfreds, men alligevel sled det meget på dem begge to. Han kunne mærke at presset gjorde ham til en anden, og bandede, at han intet kunne stille op.

Han følte at kun børnene og deres leg kunne få ham til at koble fra det sammensurium af desperate tanker han fik. Stilheden i anlægget virkede opladende på hans overbelastede nerver, og når han havde siddet lidt, var han altid parat til nye indtryk og oplevelser.

Når de større børn kom fra skole skiftede stemningen altid. Måske fordi han var bedst inde i reglerne for den leg. Børnenes energi og utrættelige gå på-mod imponerede ham. Og han trængte virkelig til at blive imponeret.

Spændingen om udfaldet af de enkelte kampe fik blodet til at rulle raskere gennem hans årer. Børnene selv ænsede ham næppe. Han var jo voksen.

De kunne dog ikke undgå at bemærke hvor meget han gik op i deres lege. Ved flere lejligheder kom han ligefrem med tilråb. Efter en tid blev de så vant til at se ham, at enkelte af dem begyndte at sige »davs«, når de mødtes. Så svarede han altid »davs«, og anstrengte sig for at få det til at lyde lige så fortroligt som deres hilsen. Især var der en bestemt dreng, vel på omkring 11–12 år, som altid hilste ham højlydt. For at kvittere for opmærksomheden, sørgede han for at komme med særligt opmuntrende tilråb til netop den dreng.

En dag kom drengen over til bænken hvor han sad. Han nærmede sig langsomt, og blev stående et par meter foran bænken. Hans mellemblonde manke stod i ét pur om-

kring det trekantede ansigt. Øjnene glimtede endnu af kampens spænding og anstrengelse.

»Vi vandt i dag«, sagde han. Med tryk på »vi«.

»Ja, det var skam en fin kamp.«

Tavshed et stykke tid. Drengen stod og tegnede figurer i gruset med den ene tåspids. Hans sko så forfærdelige ud. Læderet var fuldstændigt slidt af på snuderne, og snørebåndene var knækkede og flossede. Han kastede håret væk fra øjnene med et hurtigt kast med hovedet.

»Er du spritter?«

Spørgsmålet blev stillet i en frejdig, meget klar tone.

»Spritter? nej, det ved gud jeg ikke er. Hvorfor i alverden tror du dog det?«

»Nå . . . det ved jeg ikke.«

»Synes du jeg ligner en spritter?« spurgte han, og håbede inderligt at drengen ville svare nej.

»Næh . . . ikke sådan.«

Ikke sådan. Det var ikke meget af en trøst, men dog altid noget. Drengens frimodighed tiltalte ham, så han spurgte: »Hvad hedder du?«

»Jeg hedder Erik, jae jeg hedder rigtigt Svend-Erik, men jeg gider ikke hedde Svend.«

»Godt, så kalder jeg dig Erik. Der er heller ikke noget så irriterende, som at hedde noget man ikke gider.«

»Har du da også et åndssvagt navn?« spurgte drengen hurtigt. Den gut var sgu ikke sådan at køre med.

»Åndssvagt, det ved jeg skam ikke. Jeg hedder Dan.«

»Så hedder du det samme som min onkel, han hedder nemlig også Dan. Faktisk hedder han Daniel, men han har selv sagt, at jeg skal kalde ham for Dan.« Drengen holdt en pause og så indgående på ham. Han var lige ved at føle sig forlegen

under det ransagende blik, men bekæmpede det.

»Hvis du ikke er spritter, hva' er du så?«

Spørgsmålet blev stillet på en kategorisk måde, som om der ikke fandtes noget alternativ. Hvis man sad og gloede i en park var man åbenbart spritter.

Han spekulerede over, hvad pokker han skulle svare knægten. Egentlig skyldte han ham overhovedet ingen forklaring. Han kunne jo bare bede ham skruppe ad helvede til. Men han gjorde det ikke. I stedet fik han en fornemmelse af, at det var vigtigt at netop denne dreng fik en ordentlig forklaring.

»Ser du Erik, jeg er det, man kalder arbejdsløs!«

Drengen så forvirret på ham.

»Jamen så er du jo spritter!« sagde han og lød skuffet.

»Nej gu' er jeg ej. Jeg sagde jo, at jeg er arbejdsløs. Det er sgu da ikke det samme.«

»Nej, jeg mente det heller ikke sådan«, sagde drengen undskyldende, »jeg mente bare, du laver jo ikke noget.«

Det gik puldselig op for Dan at drengen var fuldstændig ærlig, og han fortrød sin opfaren. Han indså at knægten ikke kendte forskellen på sprittere og alle de andre, som ingenting lavede. Hvad skulle han nu stille op?

»Kom her hen og sæt dig Erik, så skal jeg prøve at forklare dig noget. Jeg har nogle bolcher et eller andet sted, dem kan vi spise imens.«

Drengen så meget opmærksomt på ham lidt. Så gik han langsomt hen til bænken. Først trak han lidt op i det ene bukseben, så lod han forsigtigt enden dale ned på det yderste bræt. Han tog et bolche fra posen, Dan holdt frem og gumlede frejdigt løs.

»Hvor gammel er du Erik?«

Bolchet røg over i den ene kind, som bulnede op til dobbelt størrelse.

»11«, mumlede han.

»Hmm, 11 år, så tror jeg nok du kan forstå hvad jeg vil fortælle.«

»Sæ'fø'li.«

Dan trak vejret dybt et par gange og kastede sig ud i det.

»jeg har ikke selv bedt om at blive arbejdsløs, må du forstå. At være arbejdsløs, det betyder, at man ikke har noget arbejde. Det betyder at der ikke er nogen der har brug for det man kan lave. I dag er der langt over hundrede tusinde mennesker her i landet, der er arbejdsløse, og jeg er én af dem. Vi er ikke blevet fyret fordi vi ikke vil arbejde, men fordi dem som gav os arbejde ikke mere har brug for at vi laver noget. De siger at de ikke har råd til at betale den løn vi skal ha'«

Han spekulerede over hvor langt han kunne gå i sine forklaringer med hensyn til den økonomiske krise og det hele.

»Ork«, sagde drengen pludselig, »alt det der ved jeg godt. Det har vi hørt om hende i skolen. Vores lærer, hun siger at det er synd for dem, som ikke må komme på arbejde. Men min far siger, at der er så mange der ikke gider. De går bare og passer på staten.«

Dan smilte. »Du mener vist at de nasser på staten?«

»Nåe ja, det var vist det han sagde.«

De suttede lidt på bolcherne. Det var drengen der først tog ordet:

»Kan du ikke bare få noget andet arbejde?«

»Næh du, det er ikke så nemt. Alle steder, på alle arbejdspladser har man den slags problemer.«

»Har du så ingen penge?«

»Jo da, vi får noget man kalder arbejdsløshedsunderstøttelse. Det er selvfølgelig ikke nær så meget,

som jeg plejer at få i løn, men når man ikke får flere penge, må man jo prøve at få dem til at slå til.«

»Får du ikke engang det samme i løn?« Drengen lød meget forbavset.

»Næh, det gør jeg ikke. Så kunne de lige så godt have ladet os blive hvor vi var. Vi får så meget at vi lige akkurat kan klare den, med maden og sådan. Ja, nu er det ikke så slemt for mig, for min kone arbejder endnu, så vi klarer os nogenlunde. Men der er mange familier, hvor både manden og konen er arbejdsløse, og de har det ikke nemt kan du tro!«

»Det har vores lærer også sagt noget om.«

»Hun er ikke så tosset, jeres lærer hva'«?

»Åhr, hun er lidt hidsig en gang imellem, men kun når vi larmer for meget.«

Et øjeblik sad de begge og nød tanken om en larmende skoleklasse. Dan gav et bolche mere.

»Hvad laver du så om dagen, når du ikke har arbejde?« spurgte drengen.

»Om formiddagen gør jeg rent og køber ind«, svarede Dan. »Om eftermiddagen sidder jeg som regel her. Men kun en time eller to, så skal jeg hjem og lave mad.«

»Laver du mad?« drengen lød som om han hellere ville sige: »Du er fuld af løgn!«

Dan lo.

»Ja, det gør jeg da. Min kone arbejder jo hele dagen, som jeg sagde. Hun kan ikke gå og varte mig op også. Så man kan sige at det er mig, der er husmor.«

Drengen grinte. »Det må sgu være skæg!«

»Skæg – ja«, sukkede Dan, »det var det skam også i starten. Men . . . jeg ved ikke hvordan jeg skal sige det. Når man ikke har andet valg, så bliver det hurtigt for meget. Hvis

man bare havde muligheden for at kunne lave noget andet, så tror jeg ikke det ville være så slemt. Men når man ved at man gør det fordi der ikke er andet, så går det skægge af det. Der er ingen der kan bruge mig til noget for tiden. Det er ingen rar tanke, kan du tro.«

Mærkeligt nok så drengen ud som om han forstod.

»Du mener at det er ligesom at blive sat af holdet. Altså i fodbold.«

»Nøjagtig sådan!« Dan var helt forbløffet over hvor rammende den sammenligning var. Han kunne huske sin egen følelse af håbløs fortvivlelse, når han var blevet sat af sin klasses hold. Sammenligningen med hans nuværende situation var lige i øjet. Han så opstemt på drengen, taknemmelig over at de forstod hinanden.

»Det er lige den fornemmelse man får, når man gerne vil arbejde, men ikke kan få lov til det.«

»Man kan heller ikke lave sit eget hold«, sukkede drengen, »for ham der bestemmer er altid den største.«

Dan følte varm sympati for den lille skikkelse ved siden af ham.

»Sådan er det også for mig, Erik. Dem der bestemmer er meget, meget større end mig. Hvis de siger, at der ikke er mere arbejde, så kan jeg ikke bare sige: – Vel er der så! De skal jo tjene penge på det jeg laver, og når de ikke kan det mere, så ryger jeg ud af vagten.«

»Hvad laver du Dan, når du arbejder?«

»Jeg er tømrer. Laver tagspær og sådan noget.«

»Vores hus, ja det er altså ikke vores«, sagde drengen ivrigt, »men altså der hvor vi bor, kunne vi ellers godt trænge til et nyt tag. Det siger min mor altid.«

»Der er nok ingen der vil koste de penge der skal til.« Dan prøvede på



ikke at lyde bitter, men han var klar over at det ikke lykkedes helt.

Drengen havde hørt og frostået tonefaldet, for han sagde: »Det er synd for dig.« »Tak skal du ha', Erik«, sagde Dan, rørt over drengens medlidenhed, »men du skal ikke have ondt af mig. Der er sikkert mange, der har det meget værre.«

»Men dem kender jeg jo ikke!«

Drengens stemme var helt blød, da han sagde det. Med stigende forbavselse opdagede Dan, at drengen virkelig havde ondt af ham. Det var en mærkelig fornemmelse. Her sad en lille dreng og en voksen mand, der prøvede at trøste manden.

Først blev han lidt genert over

det omvendte i hele situationen, men Svend-Erik's øjne så ind i hans, uden det mindste svig. Fast og vedholdende.

Han indså at drengen havde ret. Det *var* synd for ham. Ikke i gængs forstand selvfølgelig, men de to imellem. De vidste hver især hvad den anden havde lyst til, og de vidste, at kun den ene kunne gøre det. Det var synd. For ham. Han lagde sin hånd på drengens hår, og ruskede hans hovede lidt.

»Du er en fornuftig fyr, Erik. Det var sjovt at tale med dig, men jeg må se at komme hjemad. Kartoflerne du véd«, sagde han og blinkede fortroligt.

»Jeg følger med noget af vejen«,

sagde drengen, og Dan samtykkede ved at lægge sin hånd på den spinkle skulder.

Ingen af dem sagde noget mens de gik gennem anlægget. Først da de nåede den tunge låge, sagde drengen, mens han møjsommeligt skubbede den op:

»Kan man ikke gøre noget ved det?«

Dan forklarede ham så meget han mente drengen kunne forstå, af forholdet mellem kapital og arbejdskraft.

»Sådan er det altså. Der er nok ikke meget vi kan gøre, så længe forholdene er som de er. Idet hele taget véd jeg ikke om det overhovedet kunne laves om, selv om for-

holdene var anderledes.« Det sidste sagde han kun, for ikke at virke indoktrinerende på drengen. Inderst inde var han nemlig overbevist om, at meget ville blive anderledes, hvis forholdene blev ændret.

»Det er møj uretfærdigt!« Drengen gjorde sin stemme hård og skurrende, da han sagde det.

»Uretfærdigt«, sukkede Dan, »ja det er det.«

»Dem der bestemmer over dig, de kan da ikke bare være ligeglade med dig?« Igen var stemmen skurrende.

»Det tror jeg såmænd heller ikke de er. Der er bare ingen af dem, der magter at gøre noget ved det.«

»Jamen så er det da dem der skal fyres!«

Atter denne uimodståelige logik. Drengens sætning, så simpel den end kunne lyde, indeholdt essensen af hans egen reaktion, og af den han havde mødt hos andre i samme situation som han selv.

»Du har ret«, sagde han, »det var faktisk dem man burde fyre. Til syvende og sidst er det jo dem, der ikke har passet deres arbejde ordentligt, og ikke mig.«

»Så fyr dem!« Ordren kom hurtigt og skarpt.

»Vi er skam også en masse,« sagde Dan, »som prøver at få nogen skiftet ud. Men sådan noget tager lang tid, og det bliver sikkert ikke os der får det gjort.«

Pludselig blæste han på drengens manglende politiske forståelse, greb ham i armen og sagde: »Men det kan være at det bliver jer der skal gøre det. Vil du være med til det Erik? Vil du?«

Drengen så lidt forskrækket ud, men hans stemme havde ikke mistet noget af sin fasthed, da han svarede:

»Ork ja, de får et ordentligt spark i røven!«

Den grove ed fik Dan til at slippe sit tag i drengens arm. Uden at han havde bemærket det, var de kommet til det kryds, hvor han skulle dreje af.

»Jeg drejer her Erik. Måske ses vi i morgen?«

»Ja, ja«, sagde drengen ivrigt, »jeg kommer i morgen.«

»Nå men så hej med dig.«

Drengen slog ud med hånden: »Hej så længe!«

Henne ved hjørnet vendte Dan sig om. Drengen stod lidt ubeslutsomt ved fodgængerovergangen. Så stak han pludselig i rend og hjulede væk.

Da Karen-Margrethe kom hjem, stirrede hun lidt forbavset på hans galde smil.

»Nå der er nok humør på?«

Han gik hen og tog om hende, og åndede hende i ansigtet: »Ikke en dråbe!«

Hun smilte og gav hans overarm et lille klem.

»Har vi vundet i lotteriet?«

»Næh, det har vi sgu ikke. Hvordan skulle vi også kunne det? Vi har jo ingen lotterisedler«. Han gjorde med vilje sit ansigtsudtryk tåbeligt. Hun lo befriet.

»Hvad er der så sket? Sig det nu dit bæst!« Hun tjattede efter ham på skrømt. Han simulerede rædselsslagen og flygtede ud i køkkenet. Hun løb efter.

»Kom så med det eller . . .«, hun lod truslen hænge i luften lidt.

Han rettede sig op: »Karen-Margrethe«, sagde han, og udtalte hendes fulde navn så tydeligt han kunne, »jeg har såmænd bare mødt håbet. Hør her. Ovre i anlægget kom jeg i snak med en dreng. Erik hed han, 11 år.« Og så fortalte han hende om sin samtale med drengen. Hun lyttede uden at afbryde ham.

»Du véd godt at jeg altid, i hvert

fald på det sidste, har gået og bildt mig ind, at jeg måske alligevel kunne være skyld i min arbejdsløshed. Tvivlen har jo altid været der. Men når en 11-års dreng, efter bare en halv times samtale, er klar over at det er uretfærdigt, så véd jeg at det er dumt at beskyldte sig selv.

Der er ikke noget at skamme sig over. Forresten lovede han mig da også at det skulle blive lavet om. Nå, spøg til side.

Sagen er den: Når en lille dreng uden den mindste betænkning indser det hamrende forkerte ved det hele, så er det sgu ikke os der er noget i vejen med.«

Man kan brænde sig slemt på en nælde, og også forkulle en god frikadelle

Men mod anden form for brand kan du forsikre dig i:

Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd

(Tryk Forsikring)

Parallelvej – 2800 Lyngby

Telefon (02) 87 88 11 eller (02) 87 11 88

Bed om: Tjenestemandsafdelingen, der gerne anviser nærmeste tillidsmand

Ubehagelig energibesparelse for tjenestemænd

I Holland har man alvorligt overvejet et forslag om, at tjenestemænd skulle køre på cykel til arbejde. Man ville spare energi ved at køre på cykel i stedet for i bil, hævdede forslagetets fædre.

Ideen blev imidlertid droppet af frygt for, at tjenestemændene ville møde gennemsvedte i ministerierne. Personaleorganisationerne fremførte endog, at det ville være absolut nødvendigt at installere et tilstrækkeligt antal badeværelser i ministerierne, hvis man ønskede at have nogenlunde acceptable tjenestemænd i kontorerne.

Læge Sven Olsen, Århus, fastslår i et dagblad, at lokomotivførerne beklæder nogle af landets mest ansvarsfulde, stressede og fysisk hårde job, og han fortsætter, »jeg har en stor gruppe lokomotivførere blandt mine patienter og har i de senere år forlangt, at en række af dem, af helbredsmæssige årsager, går af med førtidspension. Lokomotivførerne arbejder under et konstant og voldsomt pres. Det skyldes især de meget afvekslende arbejdstider, men også at de sidder i meget ansvarsfulde stillinger.

Dette, kombineret med særdeles ubehagelige oplevelser på jernbanestrækningerne, er helbredsnedbrydende og meget uheldigt. Jeg har adskillige gange været med i førerkabinerne og bemærket, at lokomotivførerne ikke et eneste øjeblik kan tillade sig at slappe af, der er alt for mange signaler at holde øje med«.

Han påpeger, at der i de seneste år er sket mange dødsfald blandt midaldrende lokomotivførere og vil ikke afvise, at en del af forklaringen skal søges i de uheldige følgevirkninger af jobbet.

Det vil lokomotivførerne heller ikke afvise, for de ser og oplever tragedien udspille sig for øjnene af sig hver eneste dag. Resultatet af de helbredsnedbrydende årsager, lægen omtaler, afspejler sig nemlig i uhyggelig grad ikke alene i mange dødsfald blandt midaldrende lokomotivførere og førtidspensionering af helbredsmæssige grunde, men også i en deprimerende og uophørlig strøm af blodpropper og forhøjet blodtryk.

Hertil kommer kredsløbsforstyrrelser og mavebesværigheder som følge af permanent søvnunderskud og en konstant undertrykkelse af organismens naturbestemte reaktioner, som igen er en følge af de

arbejdsbetingelser, hvorunder lokomotivførerne må arbejde under et opskruet tempo i intensiveringens og effektiviseringens hellige navn.

At der er noget helt galt med lokomotivførernes arbejdsituation vidner endvidere et meget stort medicinforbrug om, og det understreges klart og tydeligt i den store landsomfattende undersøgelse, socialforskningsinstituttet har foretaget og i, at det efterhånden er vanskeligt at skaffe beskæftigelse til alle de syge lokomotivførere.

Men det anfægter ingen i beslutende organer, at læger og socialforskningsinstituttet påpeger helbredsnedbrydende elementer, mange dødsfald blandt midaldrende lokomotivførere, førtidspensionering af helbredsmæssige grunde, samt strømmen af blodpropper og forhøjet blodtryk.

Strækningslokomotivførerne har i årevis påpeget nøjagtig det samme, som lægen i Århus og socialforskningsinstituttet gør opmærksom på og fundet det urimeligt, at de, uden hensyn til arbejdets opslidende karakter, skal underkastes de samme arbejdstidsregler, som er gældende for alle andre samfundsborgere, der intet kender til de enerverende ulemper, strækningslokomotivførerne har.

I aftalen om nye arbejdstidsregler mellem finansministeren og centralorganisationerne gives der udtryk for, at hensigten med de nye regler er at ligestille tjenestemændene med andre lønmodtagere. Men læses aftalen omhyggeligt igennem, kommer man hurtigt til erkendelse af, at centralorganisationerne fuldstændig overser den kendsgerning, at ligestilling i en generel aftale for alle tjenestemænd fordrer lighed i arbejdsbetingelser.

Lighed i arbejdsbetingelser og

arbejdsvilkår med andre samfundsborgere eksisterer imidlertid ikke for lokomotivpersonalet. Vi er en lille samfundsgruppe i dette land med en arbejdsrytme, der er præget af den største og mest opslidende uregelmæssighed. At vi har en usystematisk vekslen mellem arbejdstider gennem hele døgnet, at vi spilder mange fritimer borte fra hjemstedet, at vi har varierende overnatningssteder på alle tider af døgnet, at uroen om dagen bevirker, at vi har et permanent søvnunderskud, at vi ikke kan føre et normalt familieliv, og at vi tilmed har et stort sikkerhedsmæssigt ansvar er der ingen i centralorganisationerne, der bekymrer sig om, når der indgås en generel aftale gældende for alle tjenestemænd.

Vi bliver henvist til § 21, hvorefter de generelle bestemmelser ved aftale med de enkelte styrelser kan fraviges for tjenestemænd med arbejdsvilkår af speciel karakter. Vi bliver med andre ord henvist til tilfældighederne, til økonomiske spekulationer, effektivitetskrav og kapacitetsudnyttelse, som ikke tillader indrømmelser eller fravigelse af de generelle bestemmelser.

Og dog er det åbenbar for enhver, at forudsætningen for ligestilling på det rekreative område med andre samfundsborgere for strækningslokomotivførerne må være hensyntagen til den kendsgerning, at køreplanen bestemmer vor uregelmæssige arbejdstid.

Manglende forståelse herfor er årsagen til, at hensigten med de nye regler ikke kommer til udtryk for lokomotivpersonalet. Den generelle aftale mellem finansministeren og centralorganisationerne er lavet for alle andre end netop lokomotivmændene, men det tages der ikke hensyn til ved en senere forhand-

ling efter § 21. Vi skal uanset rimelighed eller urimelighed presses ind i denne aftale, og som den eneste samfundsgruppe i landet holdes uden for de sociale forbedringer på det rekreative område, som alle andre samfundsborgere inklusiv vor forhandlingsmodpart har fået i kraft af arbejdstidsnedsættelsen og samfundsudviklingen.

Derfor skal vi slås ihjel. Derfor skal vort familieliv ødelægges. Vi har tidligere hørt den udtalelse, at det er helhedens og ikke en lille gruppes særinteresser, centralorganisationen varetager. Det gør sig og ser godt ud på papir. Men når der helt ses bort fra stærkningslokomotivførernes ganske specielle arbejdsforhold, er det ikke helhedens interesser, der varetages, men derimod flertallets interesser i centralorganisationen, og det er bestemt noget helt andet end helhedens.

S. Juul Madsen

Mange års ihærdige og velvillige forsøg og anstrengelser fra DSB-ledelsens side på at indrette såvel de maskinelle som de tjenstlige forhold efter ofte næsten urimelige krav fra lokomotivmændenes side, synes nu at resultere i en ny holdning. Da det efterhånden er blevet klart at ovennævnte forhold aldrig lader sig løse til personalets tilfredshed, er det besluttet at gå en anden vej. Man vil ændre personalet, så det tilpasses de teknisk fuldendt udviklede maskiner og de af dyrt betalte og højt uddannede eksperter opstillede tjensteture, idet lægestaben mener at kunne påvise – fra en velforankret skrivebordsposition – at man ved at opfylde visse normer, ubesværet kan honorere de fremlagte betingelser.

Som en begyndelse har man derfor indledt en kampagne for at gøre

tilsyneladende overvægtige kolleger mere strømliniede, idet de, efter at have været til blodtryksskontrol, har modtaget en skrivelse fra DSB om at gå til vægtskontrol, og hvis ikke der opnås acceptable resultater med faldende vægt, vil deres stilling blive taget op til overvejelse.

Se det er til at tage og føle på, – men det er kun begyndelsen til de næste faser i programmet, der består dels af træning til prøver, dels af motivationskurser.

1) Da det er ugørligt at ændre dørhøjder, gennemgange eller flytte lavhængende lampesteder i hovedhøjde (bl.a. ventilatorrum Mz), bliver der planlagt en »duknakkethedsprøve«, der skal afprøve personalets evne til at bevæge sig i denne stilling i længere tid ad gangen under alle forhold.

2) Et træningskursus til en »adræthedsprøve«. Her ønsker man at indøve personalets evne til op- og nedstigning på maskinerne fortrinsvis når disse holder i kurver og lignende steder hvor signaltelefon ofte hensigtsmæssigt er anbragt. Da det har vist sig teknisk umuligt at løse problemet med de tunge døre, der falder til under op- og nedstigning må personalet opøves i balance på lejder hvor man holder fast med een hånd og bærer en tung byrde over sig med den anden hånd. For at lette forholdene under rangerarbejde skal der ligeledes her indøves en fuldendt drejebævegelse på 90° af overkroppen i forhold til underkroppen, samt en yderligere 90° drejning af hovedet.

3) En kuliltereaktionsprøve indføres for at få de åbenbart overfølsomme, der ikke kan tåle de kuliltemængder fra kedel og udstødning der anses for normale, sorteret fra.

4) Fra bilister ved man, at irriterede mennesker let bliver aggressive og dermed kan blive farlige i de-

res reaktioner. Der tilsigtes derfor en afprøvning af den enkeltes irritationsgrænse, der skal ligge højt på skalaen. De store uløselige problemer med maskinernes vinduesviskere – ialt fald i vestområdet – er gennemdiskuterede, og da man fuldt ud indser at en irritation, der udvikler sig aggressivt, i kombination med dårlige vejrforhold, forsinkelser og lignende, kan få sikkerhedsmæssige konsekvenser, ønsker man personale med lav irritationsgrænse siet fra.

Derudover påregnes der afholdt 2 kurser.

De stadige klager og besvælinger fra personalet over natarbejde, udliggertid, manglende week-endfri og manglende mulighed for kursusvirksomhed m.v., har fået velfærdspræsidentkontoret til at udarbejde kursus, der skal motivere personalet til væsentlig løsere familiebinding og afståelse fra speciel musik kundskabsudvidelse og lignende. Da det formodes, for størstepartens vedkommende, kun at være talemåder der fremsættes om frihed og familieliv som andre inden- og udenfor DSB, vil man gennem intens påvirkning få den enkelte til at indse sin samfundsnyttige indsats og i den finde tilfredsheden med tilværelsen.

Det andet kursus vil gennem meditation søge at nedsætte og sprede personalets søvn- og hvilebehov så den enkelte vil opnå en større glæde ved en mere fleksibel arbejdstid.

En dansker, der var på rejse til USA, blev kort efter sin ankomst spurgt om han havde prøvet de nye barberautomater hvor man bare stak hovedet ind, så blev man barberet. »Jamen alle hoveder kan da ikke passe i den samme automat« indvendte han. »Nej – ikke før – men efter!«

Sven Thomsen, Århus

Fra landsoplysningsudvalgets studierejse til Zürich 1976

18

Mandag den 3. maj var vi 55 lokomotivmænd, der stillede i henholdsvis København og Århus, som deltagere i studierejsten til Zürich, og det var i spændt forventning under tegnede som førstegangsdeltager mødte på Kh. Jeg havde jo i forvejen hørt mange historier om tidligere ture og fået mange, gode velmenende råd. I det følgende vil jeg nu prøve at give et referat af turen.

Mandag den 3. maj startede vi fra Kh. kl. 9.55, jyderne startede fra Århus kl. 9.15, og efter en vellykket tog- og sejltur mødtes hele holdet i Hamburg, hvor vi afleverede vor bagage til dragerne, der så sørgede for, at den kom med toget kl. 21.55 til Zürich. I Hamburg havde vi fri til kl. 18.30, hvor vi skulle spise i Hamburg Bahnhof kleinesaal, og vi fik en dejlig og veltillavet middag.

Fritiden i Hamburg blev brugt på forskellig måde, men da klokken var 21.55, var alle mand om bord, og afsted gik det mod Zürich i liggevogn. Da vi havde fået indrettet os, viste det sig, at vi var i forkerte kupeer, nr. 1 var i nr. 9 osv., så der gik en god del af natten inden der var ro efter denne omrokering med bagage og lign.

Tirsdag morgen den 4. maj kl. 8.10 ankom vi til Zürich, hvor vi igen afleverede vores bagage, som blev bragt til Hotel Trümpy.

I Zürich var der kørt to restaurationsvogne op på banegården, hvor vi fik morgencomplet og alt hvad der dertil hører. Straks efter morgenmaden tog vi toget ud til BBC/Werk Oerlikon, hvor vi efter en kort orientering besøgte fabriken, bl.a. så vi hvorledes de forskellige komponenter og apparater til El-loko blev fremstillet og afprøvet, vi så også hvorledes et stort El-loko Re 6/6 blev bygget op fra bunden, og til det færdige loko.

Efter rundvisning var vi til mid-

dag i BBC's store kantine, hvor vi blev beværtet meget flot, som vi i øvrigt blev det på hele turen.

Efter middagen kørte vi med særtog fra Oerlikon til SBB/centralværksted, hvor vi igen fik en kort orientering, og blev delt op i 10 hold med en lokofører som anviser, vi besøgte vognværksted og derefter lokoremise med forskellige typer loko, bl.a. også TEE-tog.

Efter dette holdt vores særtog atter klar, og vi kørte til Zürich banegård, hvorefter vi gik til hotellet, hvor der lige var tid til at blive vasket og klædt om, inden vi kl. 19.30 var inviteret til aftenspisning på Zunfthaus Waag som BBC's gæster. Ved 23-tiden var vi igen på hotellet, og så stod det enhver frit, om man ville til køjs eller gå i byen.

Onsdag den 5. maj startede vi med morgenmad på hotellet, og kl. 8.15 holdt der to busser klar til afgang. Vi kørte til Birrfeld og besøgte BBC/Werk for store maskiner, der blev vist en film om transportproblemer, med store generatorer og turbiner på op til 600 tons og vel 20-30 meter lange, det var virkelig interessant. Efter besøget på Birrfeld kørte busserne til Alpnachstad, hvorfra vi med verdens stejleste bjergbane kørte op til Pilatus Kulm, 2.129 m.o.h., der var station for bjergbanen og en svævebane fra den anden side af bjerget. På »Berghotel« Pilatus spiste vi og igen var BBC vært. Efter spisning kørte vi straks ned igen, vi kunne godt have brugt mere tid oppe på bjerget, men busserne ventede i dalen, og vi kørte videre til Luzern, hvor vi besøgte trafikmuseum »Verkehrshaus«, der var så meget at se, at det næsten var uoverkommeligt på den tid, der var afsat til besøget, hvorfor mange nøjedes med at bese den »maritime« afdeling.

I Luzern havde vi 1½ time fri til at gå på opdagelse, shoppe eller hvad man havde lyst til. Kl. 18.00 standsede busserne i Gisikon ved hotel »Tell«, hvor der var aftenspisning, og hvor vi havde lejlighed til at tage afsked med BBC, da den officielle del af turen nu var overstået. Kl. 0.30 ankom busserne til Hotel Trümpy med nogle trætte lokomotivmænd, men som var rige på oplevelser.

Torsdag den 6. maj var fredag, vi spiste morgenmad på hotellet, hvor Harald uddelte fortæringspenge, hvorefter vi forlod hotellet, gjorde som den enkelte nu havde lyst til og mødtes igen kl. 18.30 til aftenspisning i Privat-Esszimmer Zürich Bahnhof, hvorfra der var afgang kl. 21.13 og igen med liggevogn. Belært af erfaringen på turen ned var vi denne gang meget påpasselige med at komme i de rigtige kupeer, og igen var det forkert; Jørn siger, at det lærer vi aldrig.

Fredag morgen, den 7. maj, rullede vi igen ind til Hamburg, hvor morgenmaden ventede i Kleinesaal, derefter var der et par timer til at shoppe i. Kl. 9.20 sagde vi farvel til jyderne, og kl. 11.28 til Hamburg, og så gik det mod Puttgarden, med højt humør og »Blas-musik«. På færgen blev der handlet hvad vi måtte, og kl. 16.29 var vi i København.

Var forventningerne store, blev oplevelserne ikke mindre, og jeg synes det var en fin-fin tur, og jeg vil gerne sige tak til alle der har medvirket ved arrangementet, til Brown Boveri fordi de ville have os på besøg og gjorde turen til en uforglemmelig oplevelse. Sidst men ikke mindst vil jeg sige tak til alle som deltog, for et virkeligt godt kammeratskab, også tak til Jørn og Harald. I er et par fine rejseledere.

F. R. Rasmussen, Gb.

TJENESTEMANDSSYSTEMET VIL BRASE SAMMEN

Som det første af de politiske partier er partiet Venstre nu kommet med et konkret udspil til en indkomstpolitisk løsning – den såkaldte helhedsplan 76 – indeholdende 10 hovedpunkter.

Den indledes med nogle betragtninger, manende til alvor, som vi alle kan tilslutte os i princippet. Ingen kan være uenig i, at de sidste måneders valutariske udvikling og de høje ledighedstal understreger, at Danmarks økonomiske situation i dag er dårligere end på noget tidligere tidspunkt siden sidste verdenskrig, samt at denne udvikling er aldeles uacceptabel for et samfund, hvor fuld beskæftigelse må være et centralt mål for den politiske indsats.

Vi må have en politik – fastslår Venstre – som må have til mål at genskabe den fulde beskæftigelse inden udgangen af halvårerne, og i løbet af samme periode må det danske betalingsbalanceunderskud bringes ud af verden og erstattes af balance, således at vi fra slutningen af halvårerne kan påbegynde tilbagebetalingen af den enorme udlandsgæld.

Forudsætningen vil være, at der udvises økonomisk tilbageholdenhed, såvel hos den enkelte borger som hos det offentlige.

Man er efterhånden ved at komme i helt godt humør ved denne opbyggelige læsning – i hvert fald så godt som det kan blive i den aktuelle situation. Vi kunne bestemt ikke have opstillet en bedre målsætning selv.

Nu er det jo uheldigvis sådan, at vi har ikke så få dårlige erfaringer med hensyn til Venstres opfattelse af de offentligt ansatte – herunder især statstjenestemændene.

Målet – genskabelse af en sund økonomi og normale tilstande på arbejdsmarkedet – har der vel ikke været nogle divergenser os imellem, men midlerne der skal anvendes for at etablere disse tilstande, er vi rygende uenige i, idet Venstre hidtil har haft den grundopfattelse, at det er de offentligt ansatte, der er roden til alt ondt i dette samfund.

Nu kunne det jo være, at Venstre havde forladt denne urealistiske tankegang og var kommet ind i mere realistiske baner. Derfor læser man videre i en optimistisk stemning, men desværre viser det sig, at vore forventninger atter bliver skuffede. Statstjenestemændene skal igen være »Prügelknabe« i Venstres helhedsplan 76.

Nogle vil måske spørge: Jamen hvad er det da for uretfærdigheder, Venstre vil gennemføre mod tjenestemændene?

Vi kan først nævne den automatiske dyrtidsregulering. Vi har før spået, at visse politikere ikke ville lade sig nøje med afskaffelsen af den procentuelle automatiske dyrtidsregulering, men at man ikke ville helme, førend den automatiske dyrtidsregulering var helt ude af billedet.

Det viser sig at holde stik. Det fastslås i helhedsplanen, at både i 1977 og 1978 bortfalder de to første dyrtidsportioner, som måtte komme til udløsning.

Det sukres ganske vist ind i uvisse skattelettelser, samt at der, såfremt der udløses mere end to dyrtidsportioner, skal kunne forhandles om en eventuel regulering af lønningerne.

Vi kan ikke andet end betragte det som camouflage for det endelige mål – udsletning af automatisk dyrtidsregulering – og centralorganisationerne må stærkt advare

imod at følge Venstres forslag, som vil gøre os hjælpeløse over for de prisstigninger, vi ved, indtræffer.

Dernæst fastslår man i helhedsplanen, at de offentligt ansattes lønvilkår forlænges uden ændringer i den kommende overenskomstperiode – uden tale om nogen som helst form for forhandling.

Tilsvarende vover man ikke at byde det private arbejdsmarked, idet man her opfordrer parterne til at afslutte en ny to-årig overenskomst inden for en ramme, der tillader de eksisterende lønsystemer at fungere på normal måde. Altså forhandling for det private arbejdsmarked, og diktat til tjenestemændene. Nu kender vi Venstre igen!

Endelig som rosinen i pølseenden vil man afskaffe tjenestemandspensionen for de, der ansættes som tjenestemænd efter 1. april 1979 – uden hensyn til, at pensionen for statstjenestemændenes vedkommende er en integreret del af tjenestemandssystemet.

Dette gælder i øvrigt også med hensyn til dyrtidsregulering og forhandlingsret.

Centralorganisationerne må påpege, at en ændring af tjenestemandssystemet indebærer en ændring af forhandlingsreglerne – herunder eventuel indførelse af en strejkeret.

Dette er vi ikke forhåbende efter, men omstændighederne kan tvinge os ud i det.

Hvis Venstres helhedsplan 76 skulle blive gennemført som planlagt – hvad nu nok ingen kan forestille sig – mener vi, at grunden under tjenestemandsløven af 1969 vakler så meget, at hele opbygningen i tjenestemandssystemet meget hurtigt vil brase sammen.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

Maskinbestyrer Rambusch & Hustru's legat

I juli måned 1976 vil der kunne uddeles legatportioner blandt maskinpersonale, lokomotivførere, lokomotivfyrbødere, vognopsynsmænd, håndværkere og depotbetjente m.fl. med lokomotivtjeneste ved DSB på Sjælland, Falster og Lolland og ved nuværende og tidligere privatbaner indenfor dette område.

Fortrinsberettigede er ansatte, som efter 10 års tjeneste er afskediget på grund af svagelighed eller anden dem utilregnelig årsag og ikke har opnået højeste pension eller på anden måde erhvervet sig økonomisk betryggende forhold.

Det samme gælder sådanne enker.

Ansøgning om tildeling må inden den 30. juni 1976 indsendes til DSB, velfærdskontoret, Kalvebod Brygge 32.4, 1560 København V, hvorfra ansøgningsblanket kan fås tilsendt (telefon: (01) 14 04 00, lokal 2824).

Fra 1977 vil den årlige uddeling finde sted i april måned.

Det sydfynske Jernbaneselskabs jubilæumslegat

I juli måned 1976 vil der blive uddelt følgende legatportioner af Det sydfynske Jernbaneselskabs jubilæumslegat:

1 portion på 500 kr. til hjælp til uddannelse i teknisk, videnskabelig eller kunstnerisk retning af en søn eller datter af en tjenestemand, der i mindst 10 år har været fast ansat ved de banestrækninger, der tidligere har været drevet af Det sydfynske Jernbaneselskab.

2 portioner a 400 kr. til studierejser i ind- eller udland til tjenestemænd, der opfylder samme ansættelsesbetingelser som nævnt ovenfor. Legatet uddeles særlig til rej-

ser, der foretages i øjemed, der har jernbanemæssig interesse.

Ansøgninger må indgives inden den 15. juli 1976 til DSB, velfærdskontoret, Kalvebod Brygge 32.4, 1560 København V. Ansøgninger om studielegatet må vedlægges fornøden dokumentation.

Velfærdskontoret

Lokomotivassistenter antages

Har De familie eller bekendte, der vil deltage i den udvikling som DSB står for, og som kunne tænke sig at være medarbejder i vor virksomhed, og dermed være med til at yde vore kunder en endnu bedre service?

Så er der mulighed for at blive uddannet til betjening af S-togene i Københavns nærtrafik med tjenestested i København.

Det kræves, at man

– er fyldt 24 år

– har normal høreevne og farvesans

– har fornøden synsstyrke (dvs 6/6 på det ene og mindst 6/12 på det andet øje uden brug af afstandsbriller)

– er faglært inden for et fag, der berettiger til optagelse i Dansk Metalarbejder Forbund.

Vi ansætter den 1. august og 1. oktober 1976.

Spørg om de er interesseret i ansættelse og bed dem evt. skrive eller ringe til personaletjenesten (01) 14 04 00, lokal 2018 eller 2917, og få tilsendt et ansøgningsskema.

Man kan også få udleveret ansøgningsskema på vore stationer. DSB

Personaletjenesten
Sølvgade 40
1349 København K

Jernbanemuseet

Jernbanemuseet i Odense har netop rundet det første år med et besøgstal på 41.000, og det vil sige, at de forventninger, DSB stillede, fuldt ud er blevet indfriet. Det har vist sig at være en af Odenses vigtigste attraktioner, der tiltrækker besøgende fra hele landet.

Fornyelser skal være med til at skabe fortsat interesse for museet, selv om udstillingen af lokomotiver og vogne er permanent. Dette værdifulde historiske materiel, som DSB har fået mulighed for at præsentere, er grundstammen i museet, men derudover er der skabt mulighed for skiftende udstillinger. Således forberedes en udstilling af billetter, fragtbreve og banemærker, oplyser museumsleder Ingrid Jönsson. En anden udstilling i sommerens løb vil være koncentreret omkring Odense-Svendborg banen i forbindelse med dens 100 års jubilæum den 12. juli.

Museets store modelbaneanlæg oprindeligt anvendt til undervisning – vil også blive præget af en fornyelse, idet et Intercity tog i korrekt design fremstilles til brug på anlægget.

I sommersæsonen besøges museet af et stort antal skolegrupper, og det er meningen at opstille en af de tidligere DSB udflugtsvogne, som kan være til rådighed, når madpakken skal fortæres. Der er planer om senere at indrette vognen til et egentligt museumscafeteria.

Museet i Odense har adressen Dannebrogsgade 24 og er fra 1. maj til 1. oktober åbent daglig kl. 10–16.

DSBs jernbanemuseum i København er fortsat åbent for publikum, og der er indtil 1. oktober adgang onsdage kl. 12–16 og lørdage kl. 12–15. Adressen er Sølvgade 40, opgang F, 5. sal.

Privatbaner – DSB – HT

(Fra Privatbanetidende)

Den fremtidsmulighed har indenfor den sidste måned ofte været nævnt i dagspressen. Den blev igen nævnt den 4. marts af formanden for Trafikrådet, Erling Olsen, på et møde i København for de tre privatbaneorganisationer og de lokale tillidsmænd fra GDS, HFHJ, LNJ og HHGB. I mødet deltog endvidere som gæst ekspeditionssekretær Junge Petersen, Ministeriet for offentlige Arbejder.

Efter velkomst af fællesrådets formand, Georg Larsen, gav Erling Olsen en orientering om det arbejde med en koordinering af bus- og jernbanetrafikken indenfor Hovedstadsområdet (HO), som er foreskrevet i loven om den kollektive persontrafik i området. Trafikrådets formand lagde her ikke skjul på, at han anså en DSB-overtagelse af de fire privatbaner, som den bedste løsning med følgende begrundelse:

– Fremover skal den kollektive persontrafik indenfor HO sortere under Hovedstadsrådet (HR). Siden 1. oktober 1974 har HT overtaget al bustrafik, medens de fire privatbaner (og delstrækninger af Østbanen) har fulgt HT's takstregulativ. For DSB's vedkommende har der været fællesskab for visse kortarter. Ved en overtagelse af privatbanerne vil der ske en samling af al skinnebåren trafik »under en hat«, og HR vil fremover kun få to »leverandører« af kollektiv trafik – DSB og HT – der på entreprenørbasis skal sælge trafikydelse; selskabernes eventuelle underskud skal dækkes af HR; Erling Olsen understregede, at denne reduktion af entreprenørernes antal vil komme til at betyde en begrænsning af den herhjemme meget anvendte fremgangsmåde med at lade de offentlige kasser indbyrdes bevilge hinanden tilskud.

Om bl.a. personalets forhold ved en eventuel overtagelse oplyste Erling Olsen, at der af Trafikministeriet var blevet udarbejdet et notat. Dette notat gennemgik ekspeditionssekretær Junge Petersen for deltagerne. Om løn og pensionsforholdene var det anført, at banernes personale ville blive aflønnet efter statens regler, ligesom banernes nuværende og kommende pensionsforpligtelser ville overgå til Finansministeriet; hvilket vil få den betydning, at 43-problemet for det berørte personale vil være ude af verden.

Til slut oplyste Erling Olsen, at Trafikrådet inden 1. april d.å. skal have en betænkning om den skitse-rede koordination færdigbehandlet og indleveret til trafikministeren. Denne betænkning skal også indeholde en fælles takstreform for hele HO. Betænkningen skal så danne grundlag for et lovforslag, som ministeren skal fremsætte inden udgangen af indeværende Folketings-samling, hvorefter forslaget påregnes at blive færdigbehandlet i begyndelsen af efteråret 1976.

Efter denne første runde var ordet frit, og der blev stillet flere spørgsmål til Erling Olsen og Junge Petersen. Et af spørgsmålene gik ud på, at et dagblad havde citeret Erling Olsen for at have udtalt, at en snarlig DSB-overtagelse af samtlige privatbaner var i vente. Herpå svarede Erling Olsen, at hans udtalelser kun havde omhandlet de fire nordsjællandske privatbaner, men han ville ikke udelukke, at efterhånden som man rundt om i landet tog tanken om regionstrafik op, ville »HT-modellen« kunne anvendes, og han fandt det rimeligt, at berørte privatbaner kom til at gå med i helheden. Et andet spørgsmål gik på, om DSB efter evt. overtagelse kunne få held til at nedlægge

enkelte af de fire privatbaner, »hvis forretningsmæssige hensyn blev fremført«? Hertil svarede Erling Olsen, at med den stigningstakt i antallet af rejsende, som de fire privatbaner havde haft efter HT-taksterne var trådt i kraft den 20. april 1975, var der intet, der kunne tale for nogen form for nedlæggelse af strækninger; i sidste instans ville det blive HR, der havde det afgørende ord – ikke de to trafiksselskaber. Et andet spørgsmål om hvilke andre muligheder end DSB-overtagelse, der ville være for de fire baner, blev besvaret af Junge Petersen, der mente, at banerne vedblivende kunne fortsætte som entreprenører – enten samlet eller enkeltvis – for HR.

Med hensyn til kommunernes lyst og vilje til at give afkald på deres indflydelse på de fire baners drift, oplyste Erling Olsen, at kommunerne jo var gået med til at overdrage rutebilerne til HT, så der ville næppe blive noget problem med hensyn til privatbanerne; ivørigt var kommunerne repræsenteret i HR. Han mente, at det også ville mindske de enkelte kommuners betænkeligheder, når de opdagede, at de ikke længere skulle deltage i dækningen af banernes underskud samt deltage økonomisk i moderniseringsforanstaltningerne.

Da flere af de stillede spørgsmål omhandlede personaleforhold, opfordrede Erling Olsen organisationerne til nøje at undersøge de muligheder og ændringer, som en eventuel DSB-overtagelse ville få for personalet.

Georg Larsen afsluttede mødet med en varm tak for en god orientering, og tilkendegav overfor forsamlingen, at de tre organisationer ville være rede til at gøre en indsats for at løse de problemer, som måtte opstå, hvis og når ændringer i pri-

vatbanernes forhold ville blive en kendsgerning.

Ingen afklaring

Nu skal trafikministeren afgøre, hvordan banerne og HT skal samordnes. Trafikrådet har nu afsluttet sit arbejde med en betænkning om en koordinering af bus- og togtrafikken i hovedstadsområdet. Desværre kan der efter de foreliggende avismeddelelser ikke udledes noget om de fire nordsjællandske privatbaners kommende tilhørsforhold. Således skriver Frederiksborg Amts Avis bl.a.:

Hverken Hovedstadsrådets eller statens repræsentanter i Trafikrådet ville i går underskrive indstillingen om en samordning af HT og DSB's trafik i Nordsjælland og det øvrige hovedstadsområde.

Rådets formand, professor Erling Olsen (S), kom derfor til at stå alene med forslaget, som nu – sammen med fem rapporter fra udvalgsarbejdet – sendes til trafikministeren.

Det er herefter op til Niels Mathiasen at afgøre, hvad der videre skal ske, men det må ventes, at han kommer med et udspil – f.eks. på grundlag af forslaget fra Trafikrådets formand – som han så forhandler med Hovedstadsrådet og evt. senere fremlægger som lovforslag i Folketinget. Det har hidtil været trafikministerens ønske, at Folketinget allerede skal tage stilling til efteråret, så en nyordning kan træde i kraft 1. april 1977.

Årsagen til, at Hovedstadsrådets medlemmer af Trafikrådet ikke ville underskrive forslaget var først og fremmest usikkerhed ved de økonomiske konsekvenser.

Alle i Trafikrådet er enige om at

øge koordineringen mellem baner og busser i hovedstadsområdet, f.eks. det ønskelige i fællesbilletter, som gælder både til tog og bus.

Hertil oplyser Erling Olsen til P-T, at betænkningen nævner flere forslag for jernbanedriften indenfor hovedstadsområdet. Organisationerne vil få betænkningen tilsendt, når den er færdigtrykt.

Debatoplæg fra FTF

FTF har på pressemøde 6.4.1976 offentliggjort 3 debatoplæg vedrørende arbejdsmiljø, ligestilling og skattepolitik. Senere på året offentliggøres debatoplæg om lønpolitik og uddannelsespolitik.

Debatoplæggene er *ikke* udtryk for FTF's stillingtagen til de rejste spørgsmål. Oplæggene er udarbejdet af specielt nedsatte arbejdsgrupper – formålet er at skabe debat om problemerne, der skal behandles på FTF's jubilæumskongres 24.–25.11.1976.

Vedrørende de enkelte debatoplæg oplyses:

Debatoplæg om arbejdsmiljø

Funktionærernes og tjenestemændenes arbejdsmiljø har hidtil ikke været iagttaget og tilgodeset i tilstrækkelig grad – men efter vedtagelsen af den nye lov om arbejdsmiljø er der skabt et godt lovgrundlag for en ændring af dette forhold.

Ønsker man at ændre tingenes tilstand må man først og fremmest skaffe sig viden om problemerne og derefter få en holdning til de forskellige spørgsmål. Debatoplægget om arbejdsmiljø har i denne forbindelse 3 hovedformål:

1) at give information om lovens muligheder for at opbygge et grundlag for at få forbedret og analyseret funktionærernes og tjenestemændenes arbejdsmiljø,

2) at danne grundlag for en debat og en stillingtagen indenfor FTF's egne rækker,

3) at bibringe arbejdsgivere og andre en større erkendelse og forståelse for funktionærernes og tjenestemændenes arbejdsmiljø.

Debatoplægget er opdelt i 9 afsnit, ligesom arbejdsmiljølovens fulde ordlyd er optrykt som bilag.

Debatoplæg om skat

Arbejdsgruppens udgangspunkt har været, at de væsentligste dele af det danske skattesystem er bevaringsværdige, og den har derfor ikke formuleret et forslag til et alternativt skattesystem. I stedet er fremhævet en række ændringsforslag indenfor den eksisterende lovgivning og administration, som ville gøre indkomstskattesystemet mere retfærdigt og forståeligt, ikke mindst udfra et lønmodtagersynspunkt.

I oplægget foreslås det bl.a., at den skattepligtige indkomst ikke separat bør danne grundlag for udbetaling af indkomstafhængige ydelser. Det foreslås også, at der gennemføres en fradragsreform med henblik på at fjerne renter af privat gæld fra indkomstopgørelsen.

Endvidere foreslås det, at der indføres fuldstændig særbeskatning af ægtefæller, således at skattelovgivningen forholder sig neutral til spørgsmålet om, hvorvidt voksne mennesker lever i ægteskab eller ej.

Endelig peger debatoplægget på, at der er et stort behov for at gøre skattesystemet forståeligt for den enkelte borger for derigennem at øge den enkeltes oplevelse af personligt ansvar og solidaritet, bl.a. i relation til den offentlige virksomhed.

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører

(17. Irm.) 1-4-1976 e.a.

Lokomotivfører (15. Irm.):

K. G. Eliassen (L-af), ddt Hgl i ddt Hgl
M. Eriksen (L-af), ddt Hgl i ddt Hgl
O. N. Jensen (L-af), ddt Hgl i ddt Hgl
A. C. Quaade (L-af), ddt Hgl i ddt Hgl
J. P. Bøyesen (L-af), ddt Hgl i ddt Hgl

Lokomotivfører (13. Irm.):

H. P. Frederiksen, ddt Gb i ddt Gb
J. Schubert, ddt Gb i ddt Gb
S. A. Nielsen, ddt KØ i ddt KØ
E. Jørgensen, ddt KØ i ddt KØ
J. A. Johanson, ddt Ng i ddt Ng
O. H. Andersen, ddt Gb i ddt Gb
M. H. Jakobsen, ddt KØ i ddt KØ
P. D. Jørgensen, ddt Næ i ddt Næ
E. Andersen, ddt Hg i ddt Gb
O. Beck, ddt Gb i ddt Gb
N. J. Clausen, ddt Fa i ddt Fa
C. G. Hansen, ddt KØ i ddt KØ
L. P. E. Jensen, ddt KØ i ddt KØ
S. A. Kjærgaard (L-af), ddt Hgl i ddt Hgl
C. C. I. Nielsen (L-af), ddt Hgl i ddt Hgl
H. J. Schjøtt (L-af), ddt Hgl i ddt Hgl
I. Petersen, ddt Gb i ddt Gb
M. Frandsen, ddt Gb i ddt Gb
L. E. Mielec, ddt Ar i ddt Ar
O. Hansen, ddt Gb i ddt Gb
C. S. Andresen, ddt Pa i ddt Fa
E. F. Sørensen, ddt KØ i ddt KØ
K. E. Christensen, ddt Ar i ddt Ar
J. S. Sørensen, ddt Str i ddt Str
K. R. Christensen, ddt Str i ddt Str

Forfremmet til lokomotivfører

(15. Irm.) 1-4-1976

Lokomotivfører (13. Irm.):

V. Kirkegaard, ddt Ar i ddt Ar
K. Møller, ddt Ar i ddt Ar
J. A. M. Andersen, ddt KØ i ddt KØ
A. Johansen, ddt KØ i ddt KØ

Forfremmet til lokomotivfører

(18. Irm.) 1-4-1976

Lokomotivfører (17. Irm.):

H. Pedersen, ddt Gb i ddt Gb

Forfremmet til lokomotivfører (kørelærer)

(16. Irm.) 1-4-1976 e.a.

Lokomotivassistent (10. Irm.):

J. Nielsen (Hosby), ddt Gb i ddt Kh

Forfremmet til lokomotivfører

(13. Irm.) 1-5-1976

Lokomotivassistent (10. Irm.):

F. P. Christensen, ddt Fa i ddt Fa
B. Kratbak, ddt Gb i ddt Gb
B. K. Nielsen, ddt Gb i ddt Gb
B. W. Hansen, ddt Gb i ddt Gb
L. G. Åberg, ddt Gb i ddt Gb
M. Hansen, ddt Gb i ddt Gb
F. S. Ohmeyer, ddt Gb i ddt Gb
P. Frederiksen, ddt KØ i ddt KØ
W. K. Ohlsen, ddt Gb i ddt Gb
M. H. Andersen, ddt Gb i ddt Gb
K. L. Larsen, ddt Gb i ddt Gb

Forfremmet til elektrofører

(10. Irm.) 1-5-1976

Elektrofører (7. Irm.):

K. Jørgensen (Ruda), ddt Kh i ddt Kh
P. S. Ludvigsen, ddt Kh i ddt Kh
J. V. Mikkelsen, ddt Kh i ddt Kh
K. Terkelsen, ddt Kh i ddt Kh
N. A. Nielsen, ddt Kh i ddt Kh
J. Hansen, ddt Kh i ddt Kh
J. B. Jacobsen, ddt Kh i ddt Kh
B. E. Hansen, ddt Kh i ddt Kh

Overgået til anden stilling pr. 1-4-1976

Lokomotivfører (13. Irm.) V. Andersen, ddt Hgl til lkf. (L-af) i (13. Irm.) i ddt Hgl.

Lokomotivassistent (8. Irm.) L. C. Lyngå, ddt Gb til lokomotivmester p. (16. Irm.) ddt Gb.

Lokomotivassistent (8. Irm.) P. Clausen, ddt Gb til lokomotivmester p. (16. Irm.) ddt Gb.

Ansæt som lokomotivassistent (8. Irm.)

pr. 1-4-1976

Lokomotivassistenten p.

T. Larsen, ddt Kh i ddt Kh
S. A. Borum, ddt Kh i ddt Kh

Afskediget pr. 30-4-1976 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (18. Irm.):

K. E. Petersen, ddt Gb.

Afskediget pr. 31-5-1976 E ans alder

Lokomotivfører (17. Irm.):

C. C. Poulsen, ddt Ar.

Afskediget pr. 31-5-1976 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. Irm.):

S. A. Ullgren, ddt Fa.

Lokomotivfører (18. Irm.):

C. G. J. Loving, ddt Gb.

Lokomotivfører (19. Irm.):

H. Nielsen, ddt Fa.

Afskediget pr. 30-6-1976 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. Irm.):

C. R. Nielsen, ddt Fa.

Lokomotivfører (15. Irm.):

P. F. Behr, ddt Tdr.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i forbindelse med mit jubilæum frabedes venligst.

N. Bak, lokomotivfører, Ar.

Eventuel opmærksomhed i forbindelse med mit jubilæum frabedes venligst.

I. S. Andersen, lokomotivfører, Es.

Eventuel opmærksomhed i forbindelse med mit jubilæum frabedes venligst.

E. J. Mortensen, lokomotivfører, Kb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. Olsen, lokomotivfører, Kh.

Tak

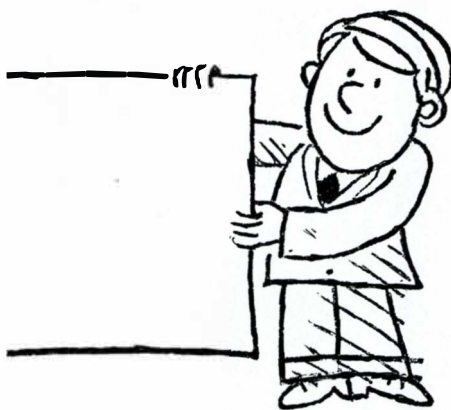
Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mand, lokomotivfører Arne W. Nielsen's begravelse i Korsør d. 7. april.

Lise Nielsen

Dødsfald

Pens. lokomotivfører M. Toftegaard Hansen, Roskilde, død d. 7/5 1976.

Pens. lokomotivfører C. Højborg Gjørt-svang, Hørsholm, død d. 15/5 1976.



Penge er en flygtig vare.

Hør hos os hvad du kan spare

Tal besparelse med:

Den gensidige Forsikringsforening for
Tjenestemand
(Tryk Forsikring)
Parallelvej - 2800 Lyngby
Telefon (02) 87 88 11 eller (02) 87 11 88
Bed om: Tjenestemandsafdelingen, der
gerne anviser nærmeste tillidsmand



DEN FILOSOFISKE TEGNER

*Økonomet vrøvlet,
når de si'r, at vi
danske producerer
for lidt og ikke kan
leve af at barbere
hinanden*

Salon Smart
KLIPPER+BARBERER DEM
Smartest
PRIS:
Buldbatter
modtages

